ANNO XI - N. 27 4 LUGLIO 1918

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

Roma, luglio 1918 — Tip. Nazionale Bertero di G. Guadagnini e C.

LEGGE 23 *giugno* 1918, *n.* 830, *che autorizza il Governo ad esercitare provvisoriamente e fino a quando non siano approvati per legge e non oltre il* 31 *dicembre* 1918, *i bilanci delle Amministrazioni dello Stato per l'esercizio finanziario* 1918-919 (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Il Senato e la Camera dei deputati hanno approvato;
In virtù dell'autorità a Noi delegata;
Noi abbiamo sanzionato e promulghiamo quanto segue:

Articolo unico.

Il Governo del Re è autorizzato ad esercitare provvisoriamente, fino a quando non siano approvati per legge, e non oltre il 31 dicembre 1918, i bilanci delle Amministrazioni dello Stato per l'esercizio 1918-919, secondo gli stati di previsione dell'entrata e della spesa ed i relativi disegni di legge, con le susseguite modificazioni già comunicate alla presidenza della Camera dei deputati; ed è autorizzato altresì a provvedere i mezzi straordinari per fronteggiare ogni eventuale deficienza di bilancio.

Ordiniamo che la presente, munita del sigillo dello Stato, sia inserta nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come legge dello Stato.

Data a Roma, addì 23 giugno 1918.

TOMASO DI SAVOIA

NITTI.

Visto, ***Il guardasigilli*****:** SACCHI.

---

(1) Pubblicata nella *Gazzetta ufficiale* 24 giugno 1918, n. 148.

DECRETO-LEGGE 9 *giugno* 1918, *n.* 817, *che apporta variazioni nello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'esercizio finanziario* 1917-918 (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;
Vista la legge 31 dicembre 1917, n. 2045;
Udito il Consiglio dei ministri;
Sulla proposta del ministro segretario di Stato per il tesoro, di concerto con quello per i trasporti marittimi e ferroviari;
Abbiamo decretato e decretiamo:
Lo stanziamento del cap. n. 34: « Compensi per le costruzioni navali, ecc. » dello stato di previsione della spesa del Ministero per i trasporti marittimi e ferroviari per l'esercizio finanziario 1917-918 è aumentato di lire un milione novecentosessantaduemilatrecento (L. 1,962,300) e di uguale somma è diminuito quello del cap. n. 35: « Compenso di navigazione alle navi di carico nazionale » dello stato di previsione medesimo per l'indicato esercizio.
Questo decreto sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge ed andrà in vigore il giorno stesso della sua pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale* del Regno.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 9 giugno 1918.

TOMASO DI SAVOIA

ORLANDO — NITTI — VILLA.

Visto, *Il guardasigilli*: SACCHI.

---

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 25 giugno 1918, n. 149.

DECRETO LUOGOTENENZIALE 16 *giugno* 1918, *n.* 844, *che per la durata della guerra e fino a sei mesi dopo la pace istituisce una Commissione arbitrale per la decisione delle controversie di qualsiasi natura relative a requisizioni, sequestri, noleggi e assicurazioni di navi di bandiera nazionale quando in esse siano interessate le Amministrazioni dello Stato* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

Vista la legge 22 maggio 1915, n. 671, che conferisce al Governo del Re poteri straordinari per la guerra;

Visto il R. decreto 21 gennaio 1915, n. 29, convertito in legge con la legge 17 marzo 1917, n. 472, ed i decreti Luogotenenziali 30 maggio 1915, n. 814; 17 giugno 1915, n. 957; 20 giugno 1915, n. 964; 11 novembre 1915, n. 1605; 2 marzo 1916, n. 328; 7 maggio 1916, n. 583; 7 gennaio 1917, n. 74; 21 gennaio 1917, n. 238; 15 maggio 1917, n. 874, e 17 maggio 1917, n. 845;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del ministro segretario di Stato per i trasporti marittimi e ferroviari, di concerto con quelli di grazia e giustizia e dei culti e della marina;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Sono di competenza della Commissione arbitrale istituita con l'art. 2 del presente decreto, quando vi siano interessate le Amministrazioni dello Stato, le controversie di qualsiasi natura rela-

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 27 giugno 1918, n. 151.

tive a requisizioni, sequestri, noleggi e assicurazioni di navi di bandiera nazionale.

Quando alle controversie circa la misura del compenso di requisizione e dell'indennità dovuta per navi requisite o noleggiate perdute a causa di guerra, rimangono ferme le disposizioni dei decreti Luogotenenziali 20 giugno 1915, n. 964; 7 gennaio 1917, n. 74, e 17 maggio 1917, n. 845.

Per le controversie sulla valutazione dell'indennizzo di cui all'art. 3 del decreto Luogotenenziale 21 gennaio 1917, n. 238, la Commissione arbitrale si atterrà alle norme stabilite nell'art. 4 del decreto stesso.

Art. 2.

È istituita in Roma, presso il Ministero dei trasporti marittimi e ferroviari, per tutta la durata della guerra e per sei mesi successivi alla pubblicazione della pace, una Commissione arbitrale, cui spetta la decisione delle controversie indicate nell'articolo primo, così composta:

1° un consigliere di Stato, presidente;

2° un consigliere di Corte d'appello, membro;

3° un ufficiale superiore della R. marina o del genio navale, membro.

La Commissione sarà costituita con decreto Reale, sulla proposta del ministro per i trasporti marittimi e ferroviari, previa designazione, per il consigliere di Stato e per il consigliere di Corte d'appello, dei capi dei rispettivi collegi, e, per l'ufficiale superiore della R. marina o del genio navale, del ministro per la marina.

Con lo stesso decreto sarà provveduto alla costituzione dell'ufficio di segreteria.

Art. 3.

Le Amministrazioni dello Stato non possono essere convenute davanti alla Commissione arbitrale se prima non sia stata presentata domanda in via amministrativa e senza che siano trascorsi sessanta giorni da tale presentazione .

Art. 4.

Per adire la Commissione arbitrale, la parte dovrà presentare alla segreteria domanda in carta da bollo da L. 4, determinando esattamente la controversia.

Il presidente o un commissario da lui delegato fisserà il giorno di comparizione delle parti e stabilirà la somma, che la parte richiedente, quando non sia l'Amministrazione dello Stato, dovrà depositare nella segreteria a titolo di anticipazione di spese.

Copia della domanda e del provvedimento del presidente deve essere notificata alla parte avversaria con citazione a comparire per il giorno fissato, osservate le forme e i termini prescritti dal Codice di procedura civile.

Art. 5.

Nell'udienza stabilita per la comparizione, o nei termini successivi assegnati dal presidente o da un Commissario da lui delegato, le parti produrranno gli atti e i documenti della causa, depositandoli nella segreteria, e si comunicheranno per copia le comparse conclusionali e le memorie.

La parte che agisce contro l'Amministrazione dello Stato o che è da questa convenuta può comparire e difendersi personalmente o farsi rappresentare da procuratori legali e assistere da avvocati iscritti negli albi delle Corti di appello del Regno.

Art. 6.

La Commissione deciderà secondo le regole di diritto. Contro le sentenze della Commissione non è ammesso alcun gravame, eccetto il ricorso per incompetenza o per eccesso di potere alle sezioni unite della Corte di cassazione ai sensi dell'art. 3 della legge 31 marzo 1877, n. 3761.

Art. 7.

A ciascuno dei componenti la Commissione arbitrale è dovuto un compenso di L. 20 per seduta: all'Ufficio di segreteria è dovuto un compenso di L. 10 per seduta, secondo le norme che saranno stabilite con decreto Ministeriale. Tali compensi saranno liquidati dalla Commissione arbitrale nella sentenza e posti a carico della parte soccombente.

Art. 8.

La Commissione stabilirà le norme di carattere interno per il proprio funzionamento.

Art. 9.

Le controversie, nelle quali, alla data di pubblicazione del presente decreto, il Collegio arbitrale sia già costituito con regolare verbale, saranno decise dal Collegio stesso.

Art. 10.

È abrogata ogni norma contraria al presente decreto, che entrerà in vigore nel giorno della sua pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale* del Regno.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 16 giugno 1918.

TOMASO DI SAVOIA

ORLANDO — VILLA — SACCHI — DEL BONO.

Visto, *Il guardasigilli*: SACCHI.

MINISTERO DELL'INTERNO
Servizio di pubblica sicurezza sulle ferrovie e sui piroscafi della navigazione dello Stato

Libretto N.____ Buono N.____

VALIDITÀ GIORNI 15.

Matrice

(questa parte deve rimanere negli atti dell'ufficio che rilascia il buono).

Buono per un biglietto di ________ *classe da* ________

________ *a* ________

(1) ________

pel Sig. (2) ________

____

________ *li* ________ *191*__

Firma del titolare del buono

(4) Firma del capo d'ufficio (3)

(1) Scrivere: *e viceversa* sui biglietti di andata e ritorno.
(2) Nome e qualifica del titolare del buono.
(3) Direttore Generale della P. S. – Prefetto – Sottoprefetto – Questore – Commissario o chi per essi.
(4) Bollo d'ufficio.

FERROVIE DELLO STATO — SERVIZIO DI P. S. SULLE FERROVIE E SUI PIROSCAFI DELLA NAVIGAZIONE DI STATO

MINISTERO DELL'INTERNO
Servizio di pubblica sicurezza sulle ferrovie e sui piroscafi della navigazione dello Stato

Libretto N.____ Buono N.____

VALIDITÀ GIORNI 15.

Contromatrice

(questa parte deve essere restituita dall'ufficio di biglietteria della stazione di partenza al titolare del buono, il quale, in caso di biglietto di andata e ritorno, dovrà ripresentarla per la timbratura alla biglietteria della stazione da cui si si effettua il viaggio di ritorno).

Buono per un biglietto di ________ *classe da* ________

________ *a* ________

(1) ________

pel Sig. (2) ________

____

________ *li* ________ *191*__

Firma del titolare del buono

(4) Firma del capo d'ufficio (3)

Rilasciato il biglietto N. ______ *di classe* ______ *per*

l'itinerario ________

treno di andata / *piroscafo* } *N.* ________

(5)

________ *li* ________ *191*__

Il bigliettario

(1) Scrivere: *e viceversa* nei biglietti di andata e ritorno.
(2) Nome e qualifica del titolare del buono.
(3) Direttore Generale della P. S. – Prefetto – Sottoprefetto o Questore – Commissario o chi per essi.
(4) Bollo d'ufficio.
(5) Bollo ad umido della stazione o agenzia di partenza.

Per il timbro di ritorno vedasi a tergo.

FERROVIE DELLO STATO — SERVIZIO DI P. S. SULLE FERROVIE E SUI PIROSCAFI DELLA NAVIGAZIONE DI STATO

MINISTERO DELL'INTERNO
Servizio di pubblica sicurezza sulle ferrovie e sui piroscafi della navigazione dello Stato

Libretto N.____ Buono N.____

VALIDITÀ GIORNI 15.

Figlia

(questa parte deve essere ritirata dall'ufficio di biglietteria della stazione di partenza)

Buono per un biglietto di ________ *classe da* ________

________ *a* ________

(1) ________

pel Sig. (2) ________

____

________ *li* ________ *191*__

Firma del titolare del buono

(4) Firma del capo d'ufficio (3)

Rilasciato il biglietto N. ______ *di classe* ______ *per*

l'itinerario ________

treno di andata / *piroscafo* } *N.* ________

(5)

________ *il* ________ *191*__

Il bigliettario

(1) Scrivere: *e viceversa* nei biglietti di andata e ritorno.
(2) Nome e qualifica del titolare del buono.
(3) Direttore Generale della P. S. – Prefetto – Sottoprefetto – Questore – Commissario o chi per essi.
(4) Bollo d'ufficio.
(5) Bollo ad umido della stazione o agenzia di partenza.

Estratto delle « Norme »
SUL RILASCIO E SULL'USO DEI BUONI

§ 9. — Sono autorizzati a viaggiare con buoni di vigilanza sui treni e sui piroscafi per ragioni di servizio nei casi di cui al § 1: il capo dell'ufficio centrale di polizia ferroviaria; 2° gli ispettori generali di pubblica sicurezza; i questori, i vice questori; i commissari; i vice commissari, i delegati; 3° gli ufficiali e sottufficiali delle guardie di città, le guardie scelte e guardie; 4° i reali carabinieri. Nessun'altra persona con qualifica diversa da quelle tassativamente sopraindicate è ammessa a viaggiare con buoni.

§ 10. — Ciascun buono varrà per un viaggio di corsa semplice; potrà valere anche per un viaggio di andata e ritorno (o di doppia corsa) quando la stazione di partenza sia fornita del relativo biglietto. Per i viaggi che importino percorsi su linee ferroviarie e insieme su linee di navigazione dello Stato, si emetteranno buoni distinti pei singoli percorsi.

§ 11. — La validità dei buoni non oltrepasserà i quindici giorni dalla data del rilascio. Scaduto tale termine di validità, i buoni dovranno essere senz'altro annullati.

§ 13. — Il funzionario o l'agente incaricato di eseguire il servizio, firmerà la contromatrice e la figlia che ha ricevuto e le presenterà all'ufficio di biglietteria.

§ 14. — L'ufficio di biglietteria; accertata la validità e riconosciuta la regolarità del buono, tratterrà la figlia e consegnerà in cambio gratuitamente o un biglietto ordinario a destinazione fissa; o, in mancanza di questo, un biglietto facoltativo della serie a prezzo intero; per l'itinerario e per la classe indicati nel buono. Restituirà anche la contromatrice debitamente bollata e datata con gli estremi del biglietto rilasciato. Quando venne rilasciato, a termini del § 10 un biglietto di andata e ritorno, la detta contromatrice dovrà essere ripresentata alla biglietteria per la timbratura, prima di iniziare il viaggio di ritorno.

§ 18. — È fatto assoluto divieto di adoperare buoni con cancellature; abrasioni o alterazioni. Ove occorra modificare o rettificare il nome del titolare; o l'itinerario o la data; si riempirà un altro buono; annullando quello che occorrerebbe modificare o rettificare. Qualora il funzionario; o l'agente non disponga nel momento di altro buono per presentarlo alla stazione di partenza; si regolerà in conformità di quanto è stabilito al § 15 (1). L'inosservanza delle disposizioni contenute nel presente articolo costituisce per parte di chi se ne renda responsabile grave mancanza disciplinare e può anche esporlo al pagamento del biglietto indebitamente rilasciato e delle sopratasse e multe sancite dalle tariffe.

(1) Il funzionario o l'agente; facendosi riconoscere mediante esibizione del libretto ferroviario o della tessera personale di riconoscimento, potrà egualmente richiedere il biglietto, rilasciando una richiesta scritta datata, e firmata portante l'indicazione della sua qualifica e residenza; del percorso del viaggio, e della classe in cui esso deve essere effettuato.

Estratto delle « Norme »
SUL RILASCIO E SULL'USO DEI BUONI

§ 9. — Sono autorizzati a viaggiare con buoni di vigilanza sui treni e sui piroscafi per ragioni di servizio nei casi di cui al § 1: il capo dell'ufficio centrale di polizia ferroviaria; 2° gli ispettori generali di pubblica sicurezza; i questori; i vice questori; i commissari; i vice commissari, i delegati; 3° gli ufficiali e sottufficiali delle guardie di città; le guardie scelte e guardie; 4° i reali carabinieri. Nessun'altra persona con qualifica diversa da quelle tassativamente sopraindicate è ammessa a viaggiare con buoni.

§ 10. — Ciascun buono varrà per un viaggio di corsa semplice; potrà valere anche per un viaggio di andata e ritorno (o di doppia corsa) quando la stazione di partenza sia fornita del relativo biglietto. Per i viaggi che importino percorsi su linee ferroviarie e insieme su linee di navigazione dello Stato; si emetteranno buoni distinti pei singoli percorsi.

§ 11. — La validità dei buoni non oltrepasserà i quindici giorni dalla data del rilascio. Scaduto tale termine di validità; i buoni dovranno essere senz'altro annullati.

§ 13. — Il funzionario o l'agente incaricato di eseguire il servizio; firmerà la contromatrice e la figlia che ha ricevuto e le presenterà all'ufficio di biglietteria.

§ 14. — L'ufficio di biglietteria; accertata la validità e riconosciuta la regolarità del buono; tratterrà la figlia e consegnerà in cambio gratuitamente o un biglietto ordinario a destinazione fissa; o, in mancanza di questo; un biglietto facoltativo della serie a prezzo intero; per l'itinerario e per la classe indicati nel buono. Restituirà anche la contromatrice debitamente bollata e datata con gli estremi del biglietto rilasciato. Quando venne rilasciato; a termini del § 10 un biglietto di andata e ritorno; la detta contromatrice dovrà essere ripresentata alla biglietteria per la timbratura; prima di iniziare il viaggio di ritorno.

§ 18. — È fatto assoluto divieto di adoperare buoni con cancellature; abrasioni o alterazioni. Ove occorra modificare o rettificare il nome del titolare; o l'itinerario o la data; si riempirà un altro buono; annullando quello che occorrerebbe modificare o rettificare. Qualora il funzionario; o l'agente; non disponga nel momento di altro buono per presentarlo alla stazione di partenza; si regolerà in conformità di quanto è stabilito al § 15 (1). L'inosservanza delle disposizioni contenute nel presente articolo costituisce per parte di chi se ne renda responsabile grave mancanza disciplinare e può anche esporlo al pagamento del biglietto indebitamente rilasciato e delle sopratasse e multe sancite dalle tariffe.

(1) Il funzionario o l'agente; facendosi riconoscere mediante esibizione del libretto ferroviario o della tessera personale di riconoscimento, potrà egualmente richiedere il biglietto, rilasciando una richiesta scritta datata, e firmata portante l'indicazione della sua qualifica e residenza; del percorso del viaggio, e della classe in cui esso deve essere effettuato.

Estratto delle « Norme »
SUL RILASCIO E SULL'USO DEI BUONI

§ 9. — Sono autorizzati a viaggiare con buoni di vigilanza sui treni e sui piroscafi per ragioni di servizio nei casi di cui al § 1: il capo dell'ufficio centrale di polizia ferroviaria; 2° gli ispettori generali di pubblica sicurezza, i questori, i vice questori, i commissari, i vice commissari, i delegati; 3° gli ufficiali e sottufficiali delle guardie di città, le guardie scelte e guardie; 4° i reali carabinieri. Nessun'altra persona con qualifica diversa da quelle tassativamente sopraindicate è ammessa a viaggiare con buoni.

§ 10. — Ciascun buono varrà per un viaggio di corsa semplice; potrà valere anche per un viaggio di andata e ritorno (o di doppia corsa) quando la stazione di partenza sia fornita del relativo biglietto. Per i viaggi che importino percorsi su linee ferroviarie e insieme su linee di navigazione dello Stato, si emetteranno buoni distinti pei singoli percorsi.

§ 11. — La validità dei buoni non oltrepasserà i quindici giorni dalla data del rilascio. Scaduto tale termine di validità, i buoni dovranno essere senz'altro annullati.

§ 13. — Il funzionario o l'agente incaricato di eseguire il servizio, firmerà la contromatrice e la figlia che ha ricevuto e le presenterà all'ufficio di biglietteria.

§ 14. — L'ufficio di biglietteria; accertata la validità e riconosciuta la regolarità del buono, tratterrà la figlia e consegnerà in cambio gratuitamente o un biglietto ordinario a destinazione fissa; o, in mancanza di questo, un biglietto facoltativo della serie a prezzo intero; per l'itinerario e per la classe indicati nel buono. Restituirà anche la contromatrice debitamente bollata e datata con gli estremi del biglietto rilasciato. Quando venne rilasciato a termini del § 10 un biglietto di andata e ritorno, la detta contromatrice dovrà essere ripresentata alla biglietteria per la timbratura; prima di iniziare il viaggio di ritorno

§ 18. — È fatto assoluto divieto di adoperare buoni con cancellature, abrasioni o alterazioni. Ove occorra modificare o rettificare il nome del titolare, o l'itinerario, o la data, si riempirà un altro buono, annullando quello che occorrerebbe modificare o rettificare. Qualora il funzionario, o l'agente non disponga nel momento di altro buono per presentarlo alla stazione di partenza, si regolerà in conformità di quanto è stabilito al § 15 (1). L'inosservanza delle disposizioni contenute nel presente articolo costituisce per parte di chi se ne renda responsabile grave mancanza disciplinare e può anche esporlo al pagamento del biglietto indebitamente rilasciato e delle sopratasse e multe sancite dalle tariffe.

(1) Il funzionario o l'agente; facendosi riconoscere mediante esibizione del libretto ferroviario o della tessera personale di riconoscimento, potrà egualmente richiedere il biglietto, rilasciando una richiesta scritta datata; e firmata portante l'indicazione della sua qualifica e residenza, del percorso del viaggio, e della classe in cui esso deve essere effettuato.

(1)

(1) **Timbro della stazione da cui si inizia il viaggio di ritorno.**

Ordine di servizio N. 73. (C.).

Concessione di viaggi gratuiti ai funzionari ed agli agenti di pubblica sicurezza in servizio di vigilanza sui treni e sui piroscafi.

In seguito a nuovi accordi intervenuti col Ministero dell'interno la concessione dei viaggi gratuiti ai funzionari ed agenti di P. S. in servizio di vigilanza sui treni e sui piroscafi è regolata dalle seguenti nuove norme, le quali annullano e sostituiscono quelle impartite con l'Ordine di servizio n. 43-1912.

Art. 1.

Per la esecuzione del servizio di vigilanza sui treni e sui piroscafi, quando non sia possibile o conveniente adoperare le carte nominative di libera circolazione od i biglietti a libretti serie As appositamente rilasciati dall'Amministrazione ferroviaria, si adopereranno buoni conformi al modello allegato al presente ordine di servizio. Detti buoni portano il timbro a secco delle ferrovie dello Stato e sono riuniti in fascicoli contraddistinti con un numero d'ordine impresso anche con timbro a fori. Ogni fascicolo si compone di 50 buoni, a loro volta progressivamente numerati dal n. 1 al 50, e ciascun buono è diviso in tre sezioni (matrice, contromatrice e figlia).

I buoni hanno la validità di 15 giorni a decorrere dalla data del rilascio. Scaduto tale termine devono essere annullati.

Essi valgono per ottenere il rilascio di un biglietto di corsa semplice, o di doppia corsa quando esistano (o di andata e ritorno quando venissero ripristinati) per il percorso e per la classe sui buoni stessi indicati.

Art. 2.

I buoni per viaggi gratuiti vengono rilasciati dalle autorità politiche e di P. S. solo quando si tratti di servizi che abbiano

per esclusivo scopo la vigilanza *per la prevenzione o repressione dei reati che possono commettersi durante il percorso sui treni o sui piroscafi o sulla linea ferroviaria.* In tutti gli altri casi, compresi quelli di trasferimenti da un luogo ad un altro per esigenza di pubblica sicurezza, non è consentito il viaggio gratuito, ma i funzionari e gli agenti dovranno munirsi di regolare biglietto a pagamento e soddisfare a tutte quelle condizioni che sono imposte a coloro che viaggiano coi treni o coi piroscafi delle ferrovie dello Stato.

Art. 3.

I funzionari e gli agenti di P. S. hanno facoltà di estendere la loro azione di vigilanza nello interno delle stazioni, negli scali, nelle sale di aspetto, a bordo dei piroscafi e in tutti i luoghi destinati al pubblico, nonchè nei bagagliai dei treni, nei magazzini, depositi, officine ferroviarie e nelle stive dei vapori, previ accordi coi funzionari delle ferrovie e coi comandanti dei piroscafi, a seconda dei casi, e sempre accompagnati, ad ogni modo, dal personale ferroviario, o da quello di bordo.

Art. 4.

Ai funzionari ed agli agenti di P. S. in servizio di vigilanza sulle ferrovie e sui piroscafi è fatto assoluto divieto di portar seco valigie ed altri oggetti e di accompagnarsi con altre persone, specialmente se donne o bambini, anche se appartenenti alle loro famiglie.

Art. 5.

Ai funzionari e agli agenti di P. S. in servizio di vigilanza sui treni e sui piroscafi è fatto divieto in via assoluta dal dare disposizioni o dal fare atti che possano in un modo qualunque danneggiare ed inceppare il regolare andamento del servizio ferroviario o di navigazione. Ove in casi gravi potesse occorrere un provvedimento di tal natura, detti funzionari od agenti avvertiranno il

personale ferroviario, o quello di bordo, cui è affidata la direzione e la responsabilità del servizio dei treni o di navigazione il quale personale provvederà se e come sarà del caso.

Art. 6.

I fascicoli dei buoni sono forniti dal Ministero dell'interno alle Prefetture che ne forniranno, a seconda delle esigenze del servizio, gli uffici di pubblica sicurezza dipendenti.

Agli uffici compartimentali di pubblica sicurezza le forniture vengono fatte direttamente dal Ministero (ufficio centrale di polizia ferroviaria).

Le forniture sono fatte a fascicoli interi di 50 scontrini ed i fascicoli saranno conservati dai singoli capi di ufficio sotto la loro responsabilità.

Art. 7.

Sono autorizzati a rilasciare e firmare i buoni di vigilanza i capi degli uffici che li hanno in consegna.

Per i viaggi che comportano percorsi in ferrovia e sulle linee di navigazione devono essere rilasciati buoni separati per ogni percorso.

Art. 8.

Sono autorizzati a viaggiare con biglietti rilasciati gratuitamente su presentazione di buoni:

a) il capo dell'ufficio centrale di polizia ferroviaria;

b) gli ispettori generali di pubblica sicurezza, i questori, i vice-questori, i commissari, i vice-commissari, i delegati;

c) gli ufficiali e sottufficiali delle guardie di città, le guardie scelte e le guardie;

d) i carabinieri reali.

Nessun'altra persona con qualifica diversa da quelle tassativamente sopra indicate è ammessa a viaggiare con buoni.

Art. 9.

I buoni (sezioni, « contromatrice » e « figlia ») completati in ogni loro parte, bollati e firmati dal capo dell'ufficio che li ha in consegna e autorizzato a rilasciarli, e firmati anche in entrambe le sezioni dal funzionario o dall'agente che deve servirsene, vengono presentati alle stazioni di partenza od alle agenzie di navigazione per il rilascio del biglietto di viaggio. Queste, accertata la validità e riconosciuta la regolarità del buono trattengono la sezione « figlia » e consegnano, in cambio, gratuitamente, un biglietto ordinario di corsa semplice a serie fissa od un biglietto di doppia corsa (o di andata e ritorno) a seconda della richiesta. In mancanza di biglietti di corsa semplice a serie fissa verrà rilasciato un facoltativo della serie a prezzo intero per la destinazione e per la classe indicata sul buono. La « contromatrice » debitamente bollata e datata dalla stazione o dall'agenzia e completata con la indicazione del numero del biglietto rilasciato, deve essere restituita al funzionario od all'agente che deve viaggiare.

Quando venga rilasciato un biglietto di doppia corsa (o di andata e ritorno) il funzionario o l'agente di P. S. ripresenterà la « contromatrice » del buono alla biglietteria della stazione da cui inizia il viaggio di ritorno, la quale lo vidimerà con l'apposizione, nell'apposita casella che trovasi sul verso dello stampato, del bollo a data.

Art. 10.

È fatto assoluto divieto di accettare buoni con cancellature, abrasioni od alterazioni, o scaduti di validità.

Ove il funzionario o l'agente che deve viaggiare non possa sostituire un bono non accettabile si applicheranno le norme di cui all'articolo seguente.

Art. 11.

Nei casi di eccezionale urgenza il funzionario o l'agente che non abbia potuto munirsi del buono per presentarlo alla stazione

od all'agenzia marittima di partenza, o che lungo il viaggio abbia bisogno di proseguire per oltre la destinazione indicata dal biglietto rilasciatogli o di deviare su altre linee o diramazioni, prenderà egualmente posto sul treno o sul piroscafo facendosi però riconoscere (il funzionario mediante esibizione del libretto ferroviario e l'agente mediante esibizione della tessera personale di riconoscimento) e rilascerà una richiesta scritta, datata e firmata portante l'indicazione della sua qualifica e residenza, del percorso del viaggio e della classe in cui esso deve essere effettuato. Tale richiesta verrà in seguito sostituita da buono regolare che l'ufficio di P. S. da cui l'agente dipende trasmetterà direttamente al Controllo viaggiatori di Firenze accompagnato da un appunto spiegativo.

La richiesta in parola se esibita all'ufficio di biglietteria terrà, a tutti gli effetti, luogo del buono; se è esibita al controllore del treno o al personale di bordo darà diritto al rilascio gratuito di un biglietto con le stesse indicazioni prescritte pei viaggiatori ordinari non escluso quella del prezzo e del diritto fisso .

In qualsiasi caso i funzionari e gli agenti di P. S. non potranno viaggiare senza esser muniti di regolare biglietto.

Art. 12.

I funzionari e gli ufficiali delle guardie di città possono prender posto, tanto nei treni che sui piroscafi, in qualsiasi vettura e compartimento della classe per la quale furono richiesti e rilasciati i biglietti, fatta eccezione per le vetture ed i compartimenti postali, per i compartimenti di servizio, riservati e quelli destinati per le signore sole.

Tutti gli altri agenti, tanto guardie di città che carabinieri, in borghese od in divisa, durante il servizio resteranno nei corridoi o nelle piattaforme delle vetture. In via eccezionale potranno prender posto temporaneamente se sottufficiali nelle vetture di seconda classe e se guardie scelte, guardie, o carabinieri, in terza classe. Solo in caso di assoluta mancanza di posti è loro consentito di occupare le vetture di classe immediatamente superiore.

Sui piroscafi il viaggio di detti agenti in divisa deve essere effettuato esclusivamente in terza classe.

Art. 13.

Per la contabilizzazione dei biglietti di viaggio rilasciati senza riscossione di prezzo, le stazioni continueranno ad uniformarsi alle prescrizioni di cui all'art. 23 delle « Norme pel servizio contabile delle gestioni viaggiatori, bagagli, cani e telegrafi ».

Le agenzie di navigazione, compresa la stazione di Roma Termini quando opera come agenzia marittima (nonchè i controllori viaggianti e il personale di bordo pei casi previsti dall'art. 11) si regoleranno nel modo stabilito pei biglietti annullati, allegando alle rispettive contabilità, a giustificazione del mancato incasso, i documenti ritirati (buoni o richieste) a tergo dei quali dovranno indicare gli estremi dei biglietti rilasciati.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9, 16 *e* 22.

Ordine di servizio N. 74. (M. C.)

Estensione di servizio nella fermata di Staggia Senese.

(Vedi ordine di servizio n. 153-1917).

La fermata di Staggia Senese della linea Empoli-Chiusi, attualmente abilitata al solo servizio viaggiatori per determinate località ed esercitata per mezzo di un guardiano con le modalità di cui l'art. 25 delle « Norme per il servizio contabile delle gestioni viaggiatori, bagagli e cani e telegrafo » pubblicate con l'O. S. 160-1909, a datare dal giorno 8 luglio 1918 viene ammessa, con le condizioni e modalità stabilite dall'art. 31 delle suddette norme, ai trasporti di bagagli non superanti i kg. 100 per collo e senza limite di peso per ogni singola spedizione.

In conseguenza di quanto sopra, nella « Prefazione generale all'orario generale di servizio », a pag. 14, di contro al nome di Staggia Senese si dovranno aggiungere le lettere LB.

Nel « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato » (edizione giugno 1914), a pag. 58, di contro al nome di « Staggia Senese », nella colonna 7, si dovrà aggiungere la lettera B coi richiami (6) e (2).

Ordine di servizio N. 75. (C.).

Servizio cumulativo con le ferrovie Salentine per il trasporto dei viaggiatori e dei bagagli — Aumenti di tariffa.

A partire dal 10 luglio 1918, pei trasporti dei viaggiatori e dei bagagli in servizio cumulativo con le ferrovie salentine, dovranno aver effetto le seguenti disposizioni:

a) *Linea Nardò-Tricase-Maglie.*

Nell'allegato n. 1 si indicano i nuovi prezzi da riscuotersi, per il percorso relativo a questa linea, pei trasporti dei viaggiatori e dei bagagli a tariffa ridotta, allegato che sostituisce quello n. 1 compreso nell'ordine di servizio n. 121-1917 .

b) *Linea Lecce-Francavilla Fontana e diramazione Novoli-Nardò Centrale.*

Ricordato che per le stazioni di questa linea devono essere rilasciati, tanto ai viaggiatori a tariffa ordinaria che a tariffa ridotta, biglietti a percorso facoltativo in base alle tariffe delle ferrovie dello Stato computato sulla distanza cumulata ed in tale modo devono pure essere calcolate le tasse per la registrazione diretta dei bagagli, si indicano, nell'allegato n. 2, i supplementi devoluti alle ferrovie salentine da riscuotersi, per detti trasporti, in più del prezzo come sopra computato.

Tale allegato sostituisce quello n. 2 pure esso compreso nel succitato ordne di servizio n. 121-1917.

Distribuito agli agenti delle classi 5 e 22.

Allegato n. **1** *all'ordine di servizio n. 75–1918.*

Società anonima delle ferrovie Salentine

Linea NARDO'-TRICASE-MAGLIE

Prezzi da riscuotersi per il percorso della Linea Nardò–Tricase–Maglie della Società anonima delle ferrovie Salentine pel trasporto dei viaggiatori e dei bagagli in base alle concessioni speciali ed al regolamento pei trasporti militari.

STAZIONI	TRANSITI Punti di allacciamento con la rete dello Stato	Distanze dai transiti	TARIFFA MILITARE						BAGAGLI (1)	
			pei trasporti soggetti a tassa di bollo			pei trasporti esenti da tassa di bollo			base per tonnellata divisibile di 10 in 10 kg.	
		Km.	1ª classe	2ª classe	3ª classe	1ª classe	2ª classe	3ª classe	pei trasporti soggetti a tassa di bollo	pei trasporti esenti da tassa di bollo
Alessano-Corsano	Maglie	32	2.65	2.65	1.55	2.65	2.65	1.55	12.176	11.862
	Nardò Centrale	55	4.55	4.55	2.60	4.55	4.55	2.60	20.927	20.388
Andrano-Castiglione	Maglie	20	1.70	1.70	0.95	1.70	1.70	0.95	7.610	7.414
	Nardò Centrale	67	5.60	5.60	3.15	5.60	5.60	3.15	25.493	24.837
Casarano	Maglie	63	5.35	5.35	3.00	5.35	5.35	3.00	23.972	23.354
	Nardò Centrale	24	2.00	2.00	1.05	2.00	2.00	1.05	9.132	8.897
Gagliano Leuca	Maglie	37	3.05	3.05	1.75	3.05	3.05	1.75	14.078	13.716
	Nardò Centrale	49	4.05	4.05	2.25	4.05	4.05	2.25	18.645	18.164
Galatone Città	Maglie	83	6.90	6.90	3.95	6.90	6.90	3.95	31.581	30.768
	Nardò Centrale	3	0.40	0.40	0.30	0.40	0.40	0.30	1.141	1.112
Matino	Maglie	67	5.60	5.60	3.15	5.60	5.60	3.15	25.493	24.837
	Nardò Centrale	20	1.70	1.70	0.95	1.70	1.70	0.95	7.610	7.414
Miggiano-Montesano-Specchia	Maglie	22	1.80	1.80	1.00	1.80	1.80	1.00	8.371	8.155
	Nardò Centrale	65	5.40	5.40	3.05	5.40	5.40	3.05	24.732	24.045
Morciano-Barbarano-Castrignano-Giuliano	Maglie	40	3.30	3.30	1.90	3.30	3.30	1.90	15.220	14.828
	Nardò Centrale	47	3.90	3.90	2.25	3.90	3.90	2.25	17.883	17.423

(1) **Tassa minima per spedizione dei bagagli** { **L. 0.85 pei trasporti soggetti a tassa di bollo.** / **» 0.80 » esenti da »**

Segue *Allegato N. 1 all'ordine di servizio N. 75-1918.*

STAZIONI	TRANSITI Punti di allacciamento con la rete dello Stato	Distanze dai transiti	TARIFFA MILITARE						BAGAGLI (1)	
			pei trasporti soggetti a tassa di bollo			pei trasporti esenti da tassa di bollo			Base per tonnellata divisibile di 10 in 10 kg.	
		Km.	1ª classe	2ª classe	3ª classe	1ª classe	2ª classe	3ª classe	pei trasporti soggetti a tassa di bollo	pei trasporti esenti da tassa di bollo
Muro Leccese	Maglie	5	0.55	0.55	0.35	0.55	0.55	0.35	1.902	1.853
	Nardò Centrale	82	6.75	6.75	3.95	6.75	6.75	3.95	31.261	30.397
Parabita	Maglie	69	5.75	5.75	3.25	5.75	5.75	3.25	26.254	25.578
	Nardò Centrale	18	1.60	1.60	0.85	1.60	1.60	0.85	6.849	6.673
Poggiardo	Maglie	11	0.95	0.95	0.55	0.95	0.95	0.55	4.185	4.078
	Nardò Centrale	76	6.35	6.35	3.60	6.35	6.35	3.60	28.918	28.173
Presicce-Acquarica	Maglie	48	4.00	4.00	2.25	4.00	4.00	2.25	18.264	17.794
	Nardò Centrale	39	3.25	3.25	1.80	3.25	3.25	1.80	14.839	14.457
Salve-Ruggiano	Maglie	42	3.40	3.40	1.95	3.40	3.40	1.95	15.981	15.569
	Nardò Centrale	45	3.75	3.75	2.10	3.75	3.75	2.10	17.142	16.681
Sanarica	Maglie	7	0.65	0.65	0.40	0.65	0.65	0.40	2.663	2.595
	Nardò Centrale	80	6.70	6.70	3.80	6.70	6.70	3.80	30.440	29.656
Secli-Neviano-Aradeo	Maglie	78	6.50	6.50	3.75	6.50	6.50	3.75	29.679	28.915
	Nardò Centrale	8	0.70	0.70	0.45	0.70	0.70	0.45	3.044	2.966
Spongano	Maglie	15	1.20	1.20	0.65	1.20	1.20	0.65	5.707	5.560
	Nardò Centrale	71	5.95	5.95	3.35	5.95	5.95	3.35	27.015	26.320
Tiggiano	Maglie	30	2.55	2.55	1.50	2.55	2.55	1.50	11.415	11.121
	Nardò Centrale	56	4.60	4.60	2.65	4.60	4.60	2.65	21.308	20.759
Tricase	Maglie	27	2.25	2.25	1.30	2.25	2.25	1.30	10.273	10.009
	Nardò Centrale	60	4.95	4.95	2.85	4.95	4.95	2.85	22.830	22.242
Tuglie	Maglie	72	6.00	6.00	3.35	6.00	6.00	3.35	27.396	26.690
	Nardò Centrale	15	1.20	1.20	0.65	1.20	1.20	0.65	5.707	5.560
Ugento Taurisano	Maglie	55	4.55	4.55	2.60	4.55	4.55	2.60	20.927	20.388
	Nardò Centrale	32	2.65	2.65	1.55	2.65	2.65	1.55	12.176	11.862

Allegato N. 2 all'ordine di servizio N. 75-1918.

Società anonima delle ferrovie Salentine

Linea LECCE-FRANCAVILLA FONTANA e diramazione NOVOLI-NARDO

Supplementi da riscuotersi per i biglietti di corsa semplice a percorso facoltativo da rilasciarsi per le stazioni della linea Lecce-Francavilla Fontana e diramazione Novoli-Nardò e per la registrazione diretta dei bagagli.

STAZIONI	TRANSITI	Distanze dai transiti	Biglietti in base alle tariffe									Tariffa differenziale ridotta dal 50 al 75 %	Bagagli per ogni 10 kg.
			generale e differenziale *A*			differenziale *B* e *C*			militare soggetti o non soggetti a tassa di bollo				
		Km.	1ª classe	2ª classe	3ª classe	1ª classe	2ª classe	3ª classe	1ª classe	2ª classe	3ª classe	3ª classe	(1)
Avetrana	Francavilla	23	1.30	0.90	0.60	0.90	0.65	0.45	1.10	1.10	0.65	0.35	0.08
	Lecce	40	2.20	1.85	1.00	1.60	1.10	0.70	1.90	1.90	1.25	0.60	0.14
	Nardò Centrale	54	2.95	2.05	1.35	2.15	1.45	0.95	2.55	2.55	1.70	0.75	0.19
Campi Salentina	Francavilla	48	2.65	1.85	1.20	1.90	1.30	0.85	2.30	2.30	1.45	0.70	0.17
	Lecce	15	0.85	0.60	0.40	0.60	0.45	0.30	0.65	0.65	0.40	0.25	0.05
	Nardò Centrale	29	1.60	1.15	0.75	1.15	0.80	0.55	1.30	1.30	0.85	0.45	0.11
Carmiano Magliano	Francavilla	55	3.00	2.10	1.35	2.20	1.50	1.00	2.60	2.60	1.70	0.80	0.19
	Lecce	15	0.85	0.60	0.40	0.60	0.45	0.30	0.65	0.65	0.40	0.25	0.05
	Nardò Centrale	22	1.20	0.85	0.55	0.90	0.65	0.40	1.00	1.00	0.65	0.35	0.08
Copertino	Francavilla	64	3.50	2.45	1.60	2.50	1.75	1.15	3.15	3.15	2.00	0.90	0.22
	Lecce	24	1.35	0.95	0.60	0.95	0.70	0.45	1.15	1.15	0.65	0.35	0.09
	Nardò Centrale	13	0.75	0.50	0.35	0.55	0.40	0.25	0.55	0.55	0.35	0.20	0.05

(1) Supplemento minimo centesimi 50 con arrotondamento di 5 in 5 centesimi per le quote superiori.

Segue *Allegato N. 2 all'ordine di servizio N. 75–1918.*

STAZIONI	TRANSITI	Distanze dai transiti	Biglietti in base alle tariffe									Tariffa differenziale ridotta dal 50 al 75 %	Bagagli per ogni 10 kg.
			generale e differenziale *A*			differenziale *B* e *C*			militare soggetti o non soggetti a tassa di bollo				
		Km.	1ª classe	2ª classe	3ª classe	1ª classe	2ª classe	3ª classe	1ª classe	2ª classe	3ª classe	3ª classe	(1)
Erchie Torre S. S.	Francavilla	24	1.35	0.95	0.60	0.95	0.70	0.45	1.15	1.15	0.65	0.35	0.09
	Lecce	38	2.10	1.45	0.95	1.50	1.05	0.70	1.80	1.80	1.15	0.55	0.13
	Nardò Centrale	53	2.90	2.05	1.35	2.10	1.45	0.95	2.50	2.50	1.70	0.75	0.18
Guagnano	Francavilla	42	2.30	1.60	1.05	1.65	1.15	0.75	1.90	1.90	1.25	0.65	0.14
	Lecce	21	1.15	0.85	0.55	0.85	0.60	0.40	1.00	1.00	0.65	0.35	0.08
	Nardò Centrale	35	1.90	1.35	0.90	1.40	0.95	0.65	1.65	1.65	1.05	0.50	0.12
Manduria	Francavilla	15	0.85	0.60	0.40	0.60	0.45	0.30	0.65	0.65	0.40	0.25	0.05
	Lecce	47	2.55	1.80	1.15	1.85	1.30	0.85	2.25	2.25	1.50	0.70	0.16
	Nardò Centrale	62	3.40	2.40	1.55	2.45	1.70	1.10	2.95	2.95	1.90	0.85	0.21
Monteroni di Lecce Leverano	Francavilla	59	3.20	2.25	1.45	2.35	1.60	1.05	2.85	2.85	1.80	0.85	0.20
	Lecce	19	1.05	0.75	0.50	0.75	0.55	0.35	0.95	0.95	0.50	0.30	0.06
	Nardò Centrale	18	1.00	0.70	0.45	0.75	0.50	0.35	0.95	0.95	0.50	0.30	0.06
Nardò Città	Francavilla	74	4.05	2.85	1.80	2.95	2.00	1.30	3.60	3.60	2.35	1.00	0.25
	Lecce	34	1.85	1.35	0.85	1.35	0.95	0.60	1.65	1.65	1.10	0.50	0.12
	Nardò Centrale	3	0.20	0.15	0.10	0.15	0.10	0.10	0.25	0.25	0.25	0.05	0.02

Segue *Allegato N. 2 all'ordine di servizio N. 75-1918.*

STAZIONI	TRANSITI	Distanze dai transiti	Biglietti in base alle tariffe									Tariffa differenziale ridotta dal 50 al 75 %	Bagagli per ogni 10 kg.
			generale e differenziale *A*			differenziale *B* e *C*			militari soggetti o non soggetti a tassa di bollo				
		Km.	1ª classe	2ª classe	3ª classe	1ª classe	2ª classe	3ª classe	1ª classe	2ª classe	3ª classe	3ª classe	(1)
Novoli	Francavilla	51	2.80	1.95	1.30	2.05	1.40	0.90	2.45	2.45	1.50	0.75	0.18
	Lecce	11	0.65	0.45	0.30	0.45	0.35	0.25	0.55	0.55	0.35	0.20	0.04
	Nardò Centrale	26	1.45	1.00	0.70	1.05	0.70	0.45	1.25	1.25	0.80	0.40	0.09
S. Pancrazio	Francavilla	32	1.75	1.25	0.80	1.30	0.90	0.60	1.50	1.50	1.00	0.45	0.11
	Lecce	30	1.65	1.15	0.75	1.20	0.85	0.55	1.50	1.50	1.00	0.45	0.11
	Nardò Centrale	45	2.45	1.75	1.15	1.80	1.20	0.80	2.15	2.15	1.35	0.65	0.15
Salice Veglie	Francavilla	44	2.40	1.70	1.10	1.75	1.20	0.80	2.10	2.10	1.35	0.65	0.15
	Lecce	19	1.05	0.75	0.50	0.75	0.55	0.35	0.95	0.95	0.50	0.30	0.06
	Nardò Centrale	33	1.80	1.30	0.85	1.30	0.90	0.60	1.55	1.55	1.05	0.50	0.11
Sara	Francavilla	11	0.65	0.45	0.30	0.45	0.35	0.25	0.55	0.55	0.35	0.20	0.04
	Lecce	52	2.85	2.00	1.30	2.05	1.40	0.90	2.45	2.45	1.50	0.75	0.18
	Nardò Centrale	67	3.65	2.55	1.65	2.65	1.80	1.20	3.25	3.25	2.05	0.90	0.23
Lecce	Francavilla	62	3.40	2.40	1.55	2.45	1.70	1.10	2.95	2.95	1.90	0.85	0.21
	Nardò Centrale	37	2.05	1.45	0.90	1.50	1.00	0.70	1.75	1.75	1.15	0.55	0.13
Nardò Centrale	Francavilla	77	4.20	2.95	1.90	3.05	2.10	1.35	3.70	3.70	2.40	1.05	0.26

Circolare N. 46. (C.).

Trasporti di derrate alimentari - Società correntiste.

In relazione alla circolare n. 8-1918 avvertesi che sono state rinnovate le convenzioni di conto corrente accordato alle tre ditte:

« *G. Garavaglia & C.* » — Milano, Società anonima per la esportazione e l'importazione di derrate alimentari;

« *Marchesetti & C*[i]. » — Verona, Società (in nome collettivo) per esportazione;

« *Esportazione Agricola Italiana* » — Milano, Società anonima;

per la effettuazione delle proprie spedizioni a piccola velocità accelerata di derrate alimentari a vagone completo per l'estero.

La durata di tali convenzioni sarà di quattro anni, cioè dal primo luglio 1918 a tutto giugno 1922.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Circolare N. 47. (R.).

Ritiro dalla circolazione di monete d'argento.

Si porta a notizia delle stazioni e di tutti gli uffici della rete che, in forza di un decreto del Governo francese, col 31 luglio corrente, cesseranno di aver corso legale le monete divisionarie d'argento (da L. 2, 1 e cent. 50) coll'effigie di Napoleone III.

In conseguenza da quella data le monete stesse non potendo più essere accettate dalle casse pubbliche italiane, le stazioni e gli uffici ferroviari non potranno riceverle in pagamento dopo il giorno 31 corrente.

Il Direttore generale
R. DE CORNE'.

SENTENZE

Binari di raccordo - Tasse di nolo - Prescrizione.

L'azione della Ferrovia per conseguire il pagamento delle tasse di nolo sui carri introdotti negli stabilimenti raccordati non si prescrive nè in un anno, a norma dell'art. 146 delle Tariffe, nè in cinque anni, a norma dell'art. 2144, del Cod. Civile.

CASSAZIONE DI ROMA — Sent. 27 aprile-23 maggio 1918 (*Pres.* Persico - *Rel.* Bertola - *P. M.* D'Amelio; c. conf.) — Unione Consumatori e Fabbricanti di prodotti chimici, ricorrente, contro Ferrovie Stato.

FATTO.

In base a convenzione del 1908 le Ferrovie di Stato concessero alla Società Concimi l'impianto e l'esercizio di un binario di raccordo colla Stazione di Reggio Emilia, stabilendo, tra l'altro, che la Società dovesse restituire i carri al cancello di raccordo entro dati termini, scorsi i quali fosse tenuta a pagare centesimi cinquanta per carro e per ora. Giornaliero doveva essere il conteggio al riguardo mediante speciale Modulo n. 132 e il pagamento doveva avvenire, dietro presentazione di un riassunto da parte delle Ferrovie.

Nella revisione dei moduli, queste accertarono che non si era tenuto conto, per il periodo dal primo novembre 1907 al trentuno dicembre 1909, dei ritardi alla restituzione dei carri per un importo di lire 15,294.50 e però, in agosto 1914 fecero richiesta del relativo pagamento, ripetuto con citazione del maggio 1916.

Rispose la Società che, trattandosi di azione fondata sul contratto di trasporto, era colpita dalla prescrizione annuale dell'articolo 146 Tariffa, o per lo meno da quella quinquennale dell'articolo 2144 Codice civile, e l'adito Tribunale, accogliendo la prima eccezione, respinse la domanda delle Ferrovie.

In diverso avviso andò la Corte d'Appello colla sentenza oggi

impugnata. Ritenne esso che i contratti di trasporto, intervenuti tra la Società e le Ferrovie, finivano al cancello del binario di raccordo dove si verificava la consegna e che l'inoltro dei carri, lo scarico ed il carico avvenivano oltre il cancello, a cura della Società, che tratteneva i carri ferroviari a titolo di locazione. Il modo di liquidare i relativi diritti, mediante lo speciale modulo, mostra che trattasi di contratto indipendente da quello di trasporto.

Ritenne poi che nemmeno la prescrizione quinquennale fosse ammissibile, perchè trattavasi, nella specie, di locazioni che venivano rinnovate per ogni singolo carro e importavano ognuna un titolo di credito per sè stante.

Chiede la Società annullamento di tale sentenza. (*Omissis*).

DIRITTO.

La minuziosa difesa della Società ricorrente afferma, tra l'altro, che non bisogna arrestarsi al significato della voce «nolo» usata e che occorre ricercare l'intenzione delle parti per bene interpretare la natura della convenzione conclusa per lo stabilimento del binario di raccordo; ma poichè la Corte di merito diffusamente ha ragionato al riguardo ed ha ritenuto che dalle parti si volle porre in essere un contratto di locazione dei carri, dovrebbesi senz'altro dichiarare inammissibile il ricorso che insorge contro il convincimento di fatto espresso, nel suddetto senso, dalla sentenza impugnata.

Dovendosi tuttavia seguire la difesa della ricorrente nello esame delle invocate disposizioni legislative, apparirà facile dimostrare che nessuna di esse è stata violata colla decisione della presente causa.

Niun dubbio che il carico e lo scarico delle merci debbonsi considerare atti complementari del contratto di trasporto, anche se eseguiti da mittenti e destinatari secondo le norme dell'articolo 69 tariffe; ma nemmeno si può mettere in dubbio che tali atti, secondo il citato articolo, costituiscono parte inscindibile del contratto di trasporto in quanto si compiano all'atto della consegna, sotto le direttive del capostazione e nei luoghi da quest'ultimo destinati. Tale è il contenuto del citato articolo ed è facile rilevare che nella specie ricorre un caso del tutto diverso.

Bene ha osservato la Corte d'Appello che per l'articolo 20

della convenzione, la consegna della merce e dei carri s'intende eseguita al cancello del binario di raccordo; e conviene per di più precisare che, colla semplice notizia dell'arrivo a detto cancello, « l'Amministrazione ferroviaria avrà adempito ai suoi obblighi nei riguardi dei termini di resa del trasporto ».

Ora per questa e per la sopra indicata disposizione resta indubitabile che quanto si svolge al di là del cancello è cosa che più non dipende dalle Ferrovie; le quali più non hanno ingerenza o responsabilità per il trasporto, breve o lungo, sul binario di raccordo, e più non dispongono del luogo e del modo di carico e scarico.

L'accenno ad un accesso per controllo, da parte delle Ferrovie nel recinto della Società, previsto dall'articolo 44 della convenzione, serve piuttosto a confortare che non combattere la tesi della Corte d'Appello. Se, come è scritto in detto articolo, il controllo riguarda esclusivamente « la regolarità del carico, nell'interesse del servizio ferroviario ed impiego del materiale da trasporto », resta dimostrato che tutte le operazioni nella sede della Società sono compiute da questa, senz'altra ingerenza della Ferrovia e che detto controllo è giustificato dalla necessità di garentire il buon carico d'una imminente, sebbene non ancora avvenuta spedizione. Mentre d'altra parte è importante rilevare che di nessun contratto è fatto cenno nei riguardi dello scarico, divenuto cosa estranea alle Ferrovie dopo la consegna della merce.

Rettamente quindi la Corte di merito ha ritenuto che tutto quanto riguardava le operazioni di carico e scarico compiute dalla Società in sede propria, non potevano, in alcun modo, riguardarsi attinenti al contratto di trasporto eseguito dalla Ferrovia e non dovevano quindi le relative azioni andar soggette alla brevissima prescrizione dell'art. 146 Tariffe.

La motivazione della sentenza poi si trova essere, più che sufficiente, larga e lodevole, nè occorreva che la Corte si diffondesse ancora in argomentazioni secondarie di evidente irrilevanza. L'essersi, ad esempio, convenuto tra le parti che le prime ore della consegna dei carri non fossero computate nel prezzo della locazione, non muta la natura di questa; ed appare d'altra parte cosa ben logica ed equa, in vista di somigliante tempo che sarebbe occorso nelle operazioni che si fossero altrimenti compiute nella sede ferroviaria.

L'essersi le disposizioni generali sui binari di allacciamento riportate a tutte le norme delle tariffe, non si potrà per certo interpretare nel senso di rendere vano tutto quanto è stato oggetto della speciale convenzione opportunamente interpretata ed applicata nella specie. Il richiamo alle indicate norme non si può ragionevolmente intendere che in quanto non sia stato diversamente provveduto mediante le particolari convenzioni.

Non resta quindi che dichiarare del tutto infondato il primo motivo del ricorso.

Eguale giudizio dev'essere poi fatto del secondo.

L'assunto della ricorrente che l'espressione: « tutto ciò che è pagabile ad anno e a termini periodici più brevi » contenuta nell'art. 2144 Codice civile si debba interpretare senza limitazione alcuna, è senz'altro erroneo. Colla voce « generalmente » che precede detta espressione e colla premessa indicazione di più forme di debiti periodici, il legislatore ha per certo voluto che s'intendessero soggetti alle regole di detto articolo i debiti rinnovantisi in base a costanti rapporti di obbligazione, quali sono ad esempio le accennate rendite perpetue e vitalizie, le pensioni alimentari, le pigioni, gl'interessi, ecc., e ciò dottrina e giurisprudenza hanno ripetutamente insegnato.

Nella specie la sentenza impugnata afferma nettamente che il credito delle Ferrovie non si fonda su unico titolo di locazione, ma su tanti titoli quanti sono i carri locati e per tempi variabili, con liquidazione giornaliera, riassunta mensilmente, che incerti e veri ne erano i fattori e che qualche mese poteva non offrirne, onde la ragionevolezza debba escludere l'applicazione d'una prescrizione quinquennale.

Nessuna offesa alla legge si riscontra in tale giudizio della Corte di merito. La convenzione corsa fra le parti per sè non importava nessun debito, ma solo la possibilità che dei carri venissero trattenuti a titolo di noleggio e nascesse quindi l'obbligazione secondo il verificarsi di ogni singola osservazione.

Ora, riuscendo stabilito che ognuna di siffatte obbligazioni aveva origine e natura per sè stante, non potevano esse entrare nel concetto di una necessaria dipendenza da altra obbligazione nei sensi del ripetuto articolo 2144 e però bene fu negata l'applicazione di questo articolo al caso in esame.

P. Q. M. — Rigetta il ricorso.

ANNO XI – N. 28 11 LUGLIO 1918

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

Roma, luglio 1918 — Tip. Nazionale Bertero di G. Guadagnini e C.

DECRETO-LEGGE LUOGOTENENZIALE 21 *aprile* 1918, *n.* 629, *che sostituisce la tabella* A, *annessa al R. D.* 27 *settembre* 1914, *n.* 1042, *concernente le tasse sulle donazioni e successioni, e apporta altresì modificazioni a quelle di bollo, nonchè ai diritti degli archivi notarili ed alla tariffa postale* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

Sulla proposta del ministro segretario di Stato per le finanze, di concerto con quelli per il tesoro, per la grazia, giustizia e culti, per le poste e telegrafi e per le colonie;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Alla tabella *A*, annessa al R. decreto 27 settembre 1914, numero 1042, è sostituita la tabella *A* annessa al presente decreto.

La nuova tabella è applicabile a tutti i trasferimenti a titolo gratuito per atto tra vivi o per causa di morte che avverranno dalla pubblicazione del presente decreto.

Art. 2.

Le aziende industriali e commerciali e le quote di compartecipazione in Società industriali e commerciali trasferite per successione debbono essere descritte separatamente dagli altri beni

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 22 maggio 1918, n. 120.

nelle denuncie di cui all'art. 71 del testo unico delle leggi sulle tasse di registro 20 maggio 1897, n. 217.

L'Amministrazione ha diritto di consultare i libri di commercio per desumerne gli elementi occorrenti a controllare l'esattezza così dell'attivo come del passivo denunciato.

Se il valore dichiarato dal contribuente risulta inferiore di oltre un sesto a quello che l'azienda o la quota di compartecipazione aveva al giorno del trasferimento, l'Amministrazione può promuovere il giudizio di stima secondo le norme stabilite dalla legge per la stima dei beni immobili agli effetti delle tasse di registro e di successione.

I periti, per determinare la quantità ed il valore delle merci esistenti al giorno del trasferimento, la specie ed il valore degli altri beni di ogni natura (compresi l'avviamento ed i diritti di privativa), terranno conto dei libri dell'azienda, degli accertamenti compiuti per l'imposta di ricchezza mobile, per quella sui profitti derivanti dalla guerra, e di ogni altro idoneo elemento.

Art. 3.

Il termine di 90 giorni, stabilito dall'articolo 24 della legge 20 maggio 1897, n. 217, per la notificazione della domanda di stima, è portato a sei mesi.

Quando la notificazione non è fatta a mani proprie, può essere ripetuta non oltre sessanta giorni dalla scadenza del termine di sei mesi sopra indicato.

Decorso il termine di dieci giorni, di cui all'ultimo capoverso dell'art. 25 ed al terzo capoverso dell'art. 26 della legge sopra citata, la parte che ha proceduto alla notificazione della domanda di stima dovrà entro tre mesi, sotto pena di decadenza, fare istanza al presidente del tribunale per ottenere l'ordinanza di stima.

Art. 4.

Il ricorso all'autorità giudiziaria contro la estimazione dei periti, ammesso dal quinto capoverso dell'art. 26 della legge sulle

tasse di registro 20 maggio 1897, n. 217, per errore materiale di calcolo o di fatto, può proporsi anche per assenza od insufficienza di calcolo nella relazione dei periti e per grave ed evidente errore di apprezzamento.

Art. 5.

La disposizione dell'art. 111 della legge sulle tasse di registro 20 maggio 1897, n. 217, è applicabile anche ai contratti di conto corrente per le differenze a favore di persone defunte.

Pei depositi di ogni specie e pei conti indivisamente intestati a più persone, le quote pertinenti a ciascuna di tali persone si presumono eguali, salvo la prova contraria così da parte della Amministrazione, come da parte degli altri aventi interesse.

All'obbligo della denuncia imposto, tanto dal citato art. 111, quanto del successivo articolo 112, alle persone od enti ivi indicati, è sostituito quello di chiedere la prova dell'avvenuta denuncia di tali valori all'ufficio del registro e del pagamento della relativa tassa di successione, mediante attestazione da rilasciarsi gratuitamente dall'ufficio del registro.

Agli effetti dell'art. 73, n. 4, quarto comma, della legge di registro 20 maggio 1897, n. 217, i cancellieri giudiziari ed i segretari delle pubbliche amministrazioni devono notificare alle parti, ai notai ed ai funzionari che hanno stipulato i contratti e richiesta la omologazione od approvazione degli atti e contratti che vi andavano soggetti, la intervenuta omologazione od approvazione, entro cinque giorni dalla emanazione di tali provvedimenti, dandone contemporanea partecipazione alla Intendenza di finanza della Provincia nella quale esiste l'ufficio competente alla registrazione dell'atto.

La notificazione dell'approvazione od omologazione dovrà indicare le parti contraenti, il notaio o funzionario rogante, la data e la natura dell'atto.

Per ogni trasgressione alla presente disposizione i cancellieri giudiziari e i segretari delle pubbliche amministrazioni incorreranno in proprio in una penale di lire dieci.

Entro venti giorni dall'avvenuta notificazione, le parti, i

notai ed i funzionari notificati, dovranno presentare al ricevitore del registro la denuncia della avvenuta omologazione od approvazione e contravvenendo a tale obbligo andranno soggetti alle soprattasse di cui all'art. 94 della legge di registro.

Alla denuncia o all'atto approvato dovrà unirsi, per cura delle parti o del notaio o del funzionario rogante, l'originale o la copia autentica del decreto di approvazione od omologazione o della lettera di partecipazione.

Per tutto ciò che, a' termini della legge di registro, fatta eccezione per le successioni e per i contratti verbali di affitto, è soggetto a denuncia, il pagamento della tassa deve essere eseguito entro venti giorni dalla denuncia stessa.

Art. 7.

La rinunzia, anche pura e semplice a legato o ad eredità interamente o parzialmente attiva, è soggetta a registrazione entro termine fisso col pagamento della tassa stabilita dall'art. 92 della tariffa annessa alla legge di registro.

Essa importa liberalità del rinunziante a favore di coloro cui la rinunzia profitta, ed, a concorrenza dell'importo delle attività rinunziate, è imponibile della tassa di donazione. Il rinunziante però va esente da questa tassa.

Tale tassa è prenotata e deve essere soddisfatta entro venti giorni da quello in cui gli eredi, ai quali profitta la rinunzia, sono entrati di diritto o di fatto nel possesso del legato o della quota o quote rinunziate.

Trascorso l'anno dall'apertura della successione, se i coeredi, od alcuno di essi, non avrà accettato il legato, la quota o le quote rinunziate, queste saranno devolute allo Stato, il quale concorrerà alla divisione dell'eredità cogli stessi diritti e doveri del rinunziante.

Art. 8.

Quando i macchinari che servono ad un opificio non vengono effettivamente smontati e trasportati, ma rimangono in servizio

dello stesso opificio, si presumono venduti all'acquirente dell'opificio, ancorchè essi siano stati esclusi dalla vendita e non ostante che acquirente del macchinario appaia una persona diversa dall'acquirente dell'opificio.

Art. 9.

Agli effetti della tassa di registro i frutti della eredità non fanno parte della medesima, ma si maturano a beneficio dei singoli eredi o della comunione.

Art. 10.

La riduzione a metà della tassa di registro sulle compravendite di fabbricati nuovi o radicalmente riattati, di cui all'art. 11 della legge 23 aprile 1911, n. 509, deve intendersi applicabile ai soli fabbricati ad uso di abitazione, ivi comprese le botteghe a pian terreno che sieno vendute insieme a tutto il fabbricato, ed al medesimo acquirente.

La riduzione è concessa alle vendite stipulate entro quattro anni dal giorno in cui i fabbricati sono stati dichiarati abitabili, o sono stati effettivamente abitati.

Art. 11.

Nelle cause interessanti persone od enti morali ammessi al gratuito patrocinio, definite per transazione, tutte le parti sono solidalmente obbligate al pagamento delle tasse, diritti e spese notate a debito, malgrado ogni patto in contrario.

Per altro l'azione contro il povero non potrà in ogni caso esercitarsi se non quando esso, dalla transazione, abbia conseguito almeno il sestuplo delle tasse e dei diritti prenotati a debito. Quanto alle spese anticipate dall'erario, il povero sarà tenuto a rimborsarlo con la somma o valore conseguito, qualunque esso sia.

Art. 12.

Nelle cause promosse contro le persone ammesse al gratuito patrocinio, la parte attrice è obbligata al pagamento delle tasse, diritti e spese notate a debito, quando la istanza sia rimasta perenta o la lite venga abbandonata per espressa rinunzia.

Analogamente, nelle cause promosse da persone ammesse al gratuito patrocinio, quando la parte ricca, che nel corso della causa siasi resa attrice esperimentando uno dei mezzi di impugnativa previsti dal Codice di procedura civile, lasci cadere in perenzione il giudizio o lo abbandoni con espressa rinunzia, sarà tenuta a pagare le tasse, diritti e spese notate a debito.

Art. 13.

Le citazioni per biglietto e le licenze per rilascio di beni immobili per finita locazione nei giudizi avanti i giudici conciliatori sono soggette per ogni foglio alla tassa di bollo di centesimi cinque. Tale tassa può corrispondersi con l'impiego della esistente carta bollata da centesimi cinque, o con l'applicazione su ciascun foglio di una marca da bollo a tassa fissa da centesimi cinque, da apporsi prima che l'atto sia firmato e da annullarsi con la scritturazione od impressione della data dell'atto.

Art. 14.

Sono sottoposti alla tassa d'archivio, gli atti in forma pubblica o privata, civili, commerciali e amministrativi, giudiziali e stragiudiziali, in quanto sieno soggetti alla registrazione formale.

Ne sono esenti gli atti che si rilasciano in originale alle parti o, comunque non sieno soggetti alla registrazione formale, e le denuncie di contratto verbale d'affitto.

La tassa d'archivio è a carico delle parti.

Art. 15.

La tassa d'archivio è stabilita nella misura del 5 per cento del totale delle tasse di registro applicate all'atto, decimi e ad-

dizionale compresi, escluse le soprattasse e pene pecuniarie, col massimo di lire cento e col minimo di centesimi cinquanta. Le frazioni di lira della tassa di archivio sono sempre arrotondate di cinque in cinque centesimi.

Per quanto concerne le tasse sospese, o a debito, le tasse complementari e suppletive, le relative procedure coattive, le restituzioni e i rimborsi, la tassa di archivio segue le sorti della tassa di registro.

Art. 16.

La tassa d'archivio è riscossa dagli uffici del registro che ne rilasciano quitanza contestuale a quella delle tasse di registro.

Art. 17.

Alla copia prescritta dal penultimo capoverso dell'art. 66 della legge di registro è sostituito, per le scritture private non autenticate, un secondo originale esteso in carta bollata da L. 1. Questo originale è esente dalla tassa fissa di registro stabilita dai due ultimi comma dell'art. 104 della tariffa annessa alla legge di registro.

Il secondo e gli ulteriori duplicati, destinati ad uso delle parti, degli originali degli atti in forma privata non sono passibili di tassa di archivio.

Art. 18.

Il termine stabilito dal penultimo capoverso dall'articolo 67 della legge di registro e dagli articoli 106, n. 1, e 118 della legge sull'ordinamento del notariato e degli archivi notarili, in data 16 febbraio 1913, n. 89, per la trasmissione all'archivio notarile delle copie consegnate per la registrazione, ivi compreso il secondo originale obbligatorio, di che all'articolo precedente, per le scritture private non autenticate, è portato a dieci anni.

L'obbligo della trasmissione non investe le denuncie di contratti verbali di affitto.

Art. 19.

L'articolo 65 della legge notarile è modificata nel senso che il notaro, nel trasmettere mensilmente all'archivio notarile copia del proprio repertorio, deve aggiungervi soltanto l'importo della parte del diritto d'iscrizione a repertorio, da versare alla cassa dell'archivio distrettuale. Però le annotazioni a repertorio degli atti registrati formalmente devono riportare la indicazione della tassa d'archivio liquidata dall'ufficio del registro.

L'articolo 33 della tariffa annessa alla legge sull'ordinamento del notariato e degli archivi notarili è soppresso.

Art. 20.

Nello stato di previsione della spesa del Ministero di grazia e giustizia e dei culti sarà iscritto apposito articolo per il pagamento degli stipendi e delle spese degli archivi notarili in base all'importo medio degli ultimi cinque esercizi.

Art. 21.

Le tasse di spedizione dei pacchi postali per l'interno del Regno, per le colonie e per gli uffici nazionali all'estero, sono modificate come segue:

per i pacchi fino a 3 chilogrammi, L. 1;

per i pacchi da oltre 3 fino a 5 chilogrammi, L. 1,50;

per i pacchi da oltre 5 fino a 10 chilogrammi, L. 3.

È elevata a centesimi 50 la tassa fissa per i recipienti vuoti di ritorno.

Art. 22.

La tassa fissa di assegno è stabilta in centesimi 30 per ogni pacco; quella di porto assegnato in centesimi 20 per ogni pacco.

La spedizione in porto assegnato può essere consentita alle

sole ditte inscritte presso la Camera di commercio, sotto l'osservanza delle speciali norme e garanzie stabilite dall'Amministrazione, ed è limitata ai soli pacchi con assegno, con valore dichiarato, gli ingombranti e quelli contenenti oggetti fragili o facili a deteriorarsi.

L'iscrizione di cui al comma precedente sarà fatta, nella Tripolitania e nella Cirenaica, presso il Segretario generale dei rispettivi Governi; nella Eritrea, presso la direzione degli affari economici in Asmara.

Art. 23.

Sono sottoposti a nuova tassa di spedizione i pacchi da rispedirsi a richiesta dei mittenti o dei destinatari, da una ad altra località del Regno e delle colonie, o fra queste ed il Regno.

Sono esenti da tale tassa i pacchi diretti a militari nonchè quelli con assegno rispediti d'ufficio ai mittenti dopo la giacenza di sette giorni nel caso di mancato pagamento dell'assegno e sempre quando trattisi di rinvio da una località all'altra del Regno. Nei rapporti con le colonie e fra queste, il periodo di giacenza è fissato in venti giorni.

Art. 24.

Il diritto fisso pel cambio dei bollettini-pacchi, eventualmente sciupati o comunque resi inservibili, è elevato a centesimi 10 per ogni bollettino.

Art. 25.

Il limite massimo delle dimensioni dei pacchi di cui al 2° e 3° capoverso dell'art. 213 del regolamento approvato con R. decreto 10 febbraio 1901, n. 120, è modificato come segue:

Per i pacchi « non ingombranti » centimetri 50, tanto in lunghezza che larghezza ed altezza (volume massimo 125 decimetri cubi).

Per i pacchi «ingombranti» centimetri 50, tanto in lunghezza che larghezza ed altezza (volume massimo 216 decimetri cubi).

Le anzidette dimensioni sono comuni ai pacchi fino a 3, fino a 5 e fino a 10 chilogrammi.

Per i pacchi di forma allungata e sottile sono mantenute le dimensioni di m. 1,05 in lunghezza e di centimetri 40 in larghezza ed in altezza presi insieme; tali pacchi però sono accettati alla tariffa degli ingombranti.

Art. 26.

Il presente decreto andrà in vigore a partire dal 1° giugno 1918; e per quanto è disposto dagli articoli 14 a 20 a partire dal 1° luglio 1918.

Gli articoli dal 21 al 25 si applicano anche alle colonie e vi andranno in vigore dalla data della loro pubblicazione, nel solo testo italiano, nei rispettivi bollettini ufficiali.

Art. 27.

Il presente decreto sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 21 aprile 1918.

TOMASO DI SAVOIA

ORLANDO — MEDA — NITTI — SACCHI — FERA — COLOSIMO.

Visto, *Il guardasigilli*: SACCHI.

DECRETO LUOGOTENENZIALE 16 *giugno* 1918, *n.* 839, *che, fino a sei mesi dopo la pace, affida ad un Regio commissario straordinario l'esercizio del porto di Napoli, fissandone le attribuzioni* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;
Vista la legge 22 maggio 1915, n. 671;
Ritenuta la necessità di provvedere al coordinamento dei vari servizi civili e militari del porto di Napoli, in guisa da ottenere una unicità di indirizzo, che renda più intensa e più rapida l'utilizzazione dei mezzi portuali in rapporto al traffico militare e civile (disponibilità delle aree, calate, magazzini, chiatte, meccanismi, carri ferroviari, mano d'opera, ecc.);
Udito il Consiglio dei ministri;
Sulla proposta del presidente del Consiglio dei ministri, segretario di Stato per l'interno, di concerto con i ministri pei trasporti marittimi e ferroviari, del tesoro, delle finanze, della guerra ed interim delle armi e delle munizioni, della marina, dei lavori pubblici, dell'agricoltura, dell'industria, commercio e lavoro:
Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Dalla data di pubblicazione del presente decreto e fino a sei mesi dopo la conclusione della pace, l'esercizio del porto di Napoli è affidato ad un R. commissario straordinario.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 2 luglio 1918, n. 155.

Art. 2.

Il R. commissario straordinario riassumerà tutti i poteri e le attribuzioni attualmente spettanti alle varie autorità, commissioni, enti, che hanno ingerenza sull'esercizio del porto, e regolerà quindi tutto il movimento e le operazioni commerciali del porto stesso, comprese quelle interessanti i diversi servizi militari.

All'uopo le suddette autorità, Commissioni ed enti, nonchè gli uffici e le rappresentanze delle varie Amministrazioni civili e militari dello Stato, che funzionano nel porto per il ricevimento e la rispedizione di merci, e la R. capitaneria di porto sono posti sotto l'alta direzione del R. commissario.

Art. 3.

Tutte le disposizioni riguardanti la sicurezza delle persone e delle cose negli specchi d'acqua, sulle banchine e nelle adiacenze del porto, nonchè sui luoghi considerati come accessori del porto stesso (magazzini generali, punto franco, linea ferroviaria congiungente la stazione centrale al porto, depositi, ecc.) sono di competenza del R. commissario.

Art. 4.

Il R. commissario ha facoltà di coordinare, laddove ne sorga il bisogno, i servizi del porto di Napoli con gli scali viciniori, compresi nei compartimenti marittimi di Torre del Greco, Castellammare di Stabia e Salerno.

Per l'esercizio delle proprie funzioni il R. commissario straordinario può emettere ordinanze eseguibili anche immediatamente e disporre l'assistenza della forza pubblica per l'esecuzione delle stesse.

Quando le ordinanze riguardano anche l'ordine pubblico o servizi d'indole strettamente militare, il R. commissario dovrà

sentire rispettivamente il prefetto della Provincia, il comandante del dipartimento marittimo e il comandante del corpo di armata.

Nelle ordinanze potranno essere stabilite le pene per i contravventori in misura non superiore nel massimo a un mese di arresto ed a lire mille di ammenda.

Il R. commissario può inoltre, in casi di urgenza, disporre la requisizione delle cose e della mano d'opera occorrenti per i servizi portuali, determinandone il compenso.

Art. 6.

Al detto R. Commissario è anche affidata l'organizzazione ed amministrazione dell'ente autonomo istituito con decreto Luogotenenziale 10 marzo 1918, n. 448.

Art. 7.

Il R. commissario sarà coadiuvato da un commissario aggiunto, al quale sarà in particolare demandato il compito di cui all'art. 6.

Il commissario aggiunto sostituisce il titolare in caso di assenza e di impedimento.

Art. 8.

Il R. commissario straordinario è nominato con decreto Reale su proposta del ministro per i trasporti marittimi e ferroviari e del ministro dei lavori pubblici, sentito il Consiglio dei ministri. Egli dipende dal ministro dei lavori pubblici per l'esecuzione di quanto è previsto nell'art. 6, e, per le altre funzioni attribuitegli dal presente decreto, dal ministro per i trasporti marittimi e ferroviari; corrisponderà altresì con gli altri Ministeri interessati, in relazione alla loro competenza.

Il R. commissario aggiunto è nominato con le stesse forme indicate nel comma precedente.

Con i decreti di nomina saranno stabiliti gli assegni del Regio commissario e del R. commisario aggiunto.

Le spese occorrenti al funzionamento del R. commissario saranno sostenute dal Ministero per i trasporti marittimi e ferroviari e verranno iscritte in apposito capitolo di bilancio.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 16 giugno 1918.

TOMASO DI SAVOIA

ORLANDO — VILLA — NITTI — MEDA — ZUPELLI — DEL BONO — DARI — MILIANI — CIUFFELLI.

Visto, *Il guardasigilli*: SACCHI.

COMUNICATO

Si rende noto al personale che, dalla sottoscrizione aperta dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, a favore delle famiglie bisognose dei cittadini chamati alle armi per la guerra e della Croce Rossa, è stata prelevata, per le erogazioni relative al mese di giugno 1918, la somma di L. 138,000, di cui L. 46,000, e cioè il terzo, sono state assegnate al signor presidente del Comitato centrale dell'Associazione italiana per la Croce Rossa, previa detrazione di L. 2300 che si sono versate, in parti uguali, al Comitato Nazionale ferrovieri per gli indumenti di lana ai soldati e al Comitato per i prigionieri di guerra; e L. 92,000, corrispondenti agli altri due terzi, sono state assegnate ai signori prefetti del Regno, proporzionalmente alle popolazioni delle provincie, perchè provvedano a distribuirle fra i singoli Comitati locali seguendo analogo criterio.

Complessivamente è stata pertanto erogata, per il periodo dal luglio 1915 al giugno 1918, la somma di L. 3,780,000.

Ordine di servizio N. 76. (P.).

Provvedimenti per il personale dell'Impresa di navigazione sul Lago di Garda.

In applicazione del disposto dell'art. 3 del Decreto Luogotenenziale 11 aprile 1918, n. 553, il Consiglio di Amministrazione, con deliberazione in data 20 giugno u. s., ha determinato gli organi dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato competenti a prendere i provvedimenti previsti dal Regolamento per il personale dell'impresa di navigazione sul Lago di Garda, come dalelenco seguente:

Allegato all'ordine di servizio N. 76-1918.

REGOLAMENTO

per il personale dell'Impresa di Navigazione sul Lago di Garda

Autorità attualmente competenti a prendere i singoli provvedimenti	Autorità dell'Amministrazione delle FF. SS. che si sostituisce a quelle sociali
Art. 5 (2° comma).	
I passaggi che portino seco cambiamenti di qualifica sono deliberati dal *Direttore* inteso l'agente interessato.	*Direttore Generale* per gli agenti in prova e *Consiglio di Amministrazione* per gli stabili.
Art. 6 (3° comma).	
Gli agenti a paga giornaliera sono retribuiti solo per il tempo in cui prestano effettivo servizio, salve le eccezioni di cui nel presente regolamento e quelle che saranno stabilite con speciali disposizioni del *Direttore*.	*Direttore Generale.*
Art. 7.	
Gli agenti non possono, neppure a mezzo di interposta persona, esercitare altri uffici, impieghi, commerci, professioni o mestieri, senza averne avuto esplicito permesso dall'*Impresa*.	*Direttore Generale.*
Art. 10.	
Qualsiasi istanza o reclamo deve essere rivolto al superiore immediato. Qualora la risposta non	

Autorità attualmente competenti a prendere i singoli provvedimenti	Autorità dell'Amministrazione delle FF. SS. che si sostituisce a quelle sociali
sia ritenuta soddisfacente, l'istanza od il reclamo può essere rivolto all'Ufficio superiore ed in ultimo grado al *Direttore*, ma sempre pel tramite del superiore immediato.	*Direttore Generale.*
Se trascorrono 15 giorni senza che sia stata data risposta, l'istanza od il reclamo può essere rinnovato direttamente all'Ufficio superiore ed in ultimo grado al *Direttore*, sempre però... (*Omissis*).	*Direttore Generale.*
Art. 11 (2° e 3° comma).	
Le nomine del personale in prova sono di competenza del *Direttore*, salvo che per il personale superiore, la cui assunzione è riservata al *Consiglio d'Amministrazione*.	*Direttore Generale.* *Consiglio d'Amministrazione.*
Le nomine a stabile sono deliberate dal *Consiglio d'Amministrazione*... (Omissis).	*Consiglio d'Amministrazione*
Art. 12 (1° comma).	
1° (*Omissis*).	
2° di avere superato al momento del passaggio in prova, il 18° anno di età e non oltrepassato i 30 anni pei servizi attivi, ed i 35 per gli altri servizi, salve le eccezioni che, con l'approvazione governativa, la *Direzione* dell' Impresa credesse di ammettere in casi speciali o per determinate categorie di personale.	*Consiglio d'Amministrazione* (senza l'approvazione governativa).
Art. 14 (1° comma).	
Gli agenti in prova possono venire esonerati dal servizio, con deliberazione insindacabile del *Direttore*, da comunicarsi al Circolo ferroviario di ispezione competente.	*Direttore Generale* (senza comunicazione al *Circolo*).
a) (*Omissis*).	

Autorità attualmente competenti a prendere i singoli provvedimenti	Autorità dell'Amministrazione delle FF. SS. che si sostituisce a quelle sociali
b) (*Omissis*), durante il periodo di prova, a giudizio inappellabile del *Direttore*, abbiano dimostrato... (*Omissis*).	*Direttore Generale.*
Art. 15 (ultimo comma).	
Le promozioni sono deliberate dal *Consiglio d'Amministrazione*.	*Consiglio d'Amministrazione.* Gli aumenti normali di stipendio o paga sono deliberati dal Direttore Generale.
Art. 16 (2° e 3° comma).	
L'Impresa può adibire temporaneamente gli agenti, di cui ai precedenti capoversi, a funzioni di grado superiore a quelle di cui sono provvisti, ma è tenuta, dopo trascorso un anno di reggenza continuata, a deliberare la promozione effettiva quando la reggenza siasi effettuata in funzioni attinenti alla sicurezza dell'esercizio, nonchè a quelle altre che fossero designate dall'*Impresa* e così pure... (*Omissis*).	*Consiglio d'Amministrazione.*
Le reggenze nelle funzioni attinenti alla sicurezza dell'esercizio saranno dall'Impresa comunicate trimestralmente al Ministero dei Lavori pubblici (Ufficio Speciale delle Ferrovie) in relazione ai posti vacanti.	Non si applica.
Art. 23.	
In casi speciali, potranno essere dal *Direttore* accordati congedi straordinari, determinando se ed in quale misura sia da corrispondere in detti casi lo stipendio o paga.	*Capo dell'Ufficio Navigazione di Desenzano*, salvo l'intervento del Direttore Generale per decidere se ed in quale misura sia da corrispondersi lo stipendio o la paga.

Autorità attualmente competenti a prendere i singoli provvedimenti	Autorità dell'Amministrazione delle FF. SS. che si sostituisce a quelle sociali
Art. 26 (4° ed 8° comma).	
L'aspettativa deve essere in ogni modo deliberata dal *Consiglio d'Amministrazione* il quale ne determina la durata... (*Omissis*).	*Consiglio d'Amministrazione.*
Allo scadere dell'aspettativa, ove perdurino le cause che la motivarono, si fa luogo all'esonero definitivo dal servizio, salvo le disposizioni eccezionali di competenza del *Consiglio d' Amministrazione.*	*Consiglio d'Amministrazione*
Art. 27 (2° comma).	
L'esonero definitivo per gli agenti stabili è deliberato dal *Consiglio d'Amministrazione.*	*Consiglio d'Amministrazione.*
Art. 28 (1° comma).	
Nei casi di imperfezioni fisiche dipendenti da infortunio sul lavoro, ed ove la inabilità permanente sia soltanto parziale e vi sia la possibilità, riconosciuta dall'*Ufficio speciale delle ferrovie* di mantenere l'agente in servizio, destinandolo ad altre funzioni... (*Omissis*).	*Direttore Generale.*
Art. 30 (1° comma).	
Le dimissioni volontarie non hanno valore in effetto, finchè non sono accettate dall'*Impresa*... (*Omissis*).	*Consiglio d'Amministrazione.*
Art. 32 (3° comma).	
Agli agenti citati come testimoni per cause non contemplate nei precedenti alinea ed anche non	*Direttore Generale*

Autorità attualmente competenti a prendere i singoli provvedimenti	Autorità dell'Amministrazione delle FF. SS. che si sostituisce a quelle sociali
attinenti al servizio, decide il *Direttore* caso per caso se, in quale misura e per quanto tempo, debba essere corrisposto lo stipendio o paga durante l'assenza.	
Art. 33 (1º comma).	
Il personale che ha gestione di denaro o di materiali potrà essere obbligato al deposito di una cauzione, il cui importo e le cui modalità di versamento saranno stabilite dall'*Impresa*, secondo l'importanza della gestione affidata all'agente.	*Direttore Generale.*
Art. 35 (2º comma).	
Pel rimanente personale dovrà la Società sottoporre gli orari di servizio alla approvazione del R. Circolo ferroviario d'ispezione competente.	Non si applica
Art. 43 (2º, 5º e 6º comma).	
La sospensione preventiva è di massima disposta dalla *Direzione* ed in casi d'urgenza dai superiori immediati... (*Omissis*).	*Capo dell'Esercizio Navigazione.*
In ogni caso il *Direttore* giudica irrevocabilmente, a seconda delle circostanze, se, ed in quale misura sia da rimborsarsi lo stipendio o la paga trattenuta.	*Direttore Generale.*
Il *Direttore* ha anche la facoltà di concedere all'agente sospeso in via preventiva od alla sua famiglia un assegno alimentare, non eccedente la metà dello stipendio o paga.	*Capo dell'Esercizio Navigazione.*
Art. 44 (2º comma).	
La deliberazione del licenziamento (degli agenti	*Direttore Generale.*

Autorità attualmente competenti a prendere i singoli provvedimenti	Autorità dell'Amministrazione delle FF. SS. che si sostituisce a quelle sociali
in prova) è di competenza del *Direttore...* (*Omissis*).	
Art. 49.	
Le punizioni per le mancanze di cui all'art. 40 sono inflitte, previo accertamento dei fatti costituenti la mancanza e loro contestazione all'incolpato, dai *Capi servizio*, o da chi ne esercita le funzioni, nei casi previsti dal paragrafo 1° all'8° pei quali la sospensione può estendersi fino a 5 giorni;	*Capo dell'Ufficio di Navigazione di Desenzano.*
dal *Direttore* per tutti gli altri casi previsti dal paragrafo 9° al 16° compreso, pei quali la sospensione può estendersi da 1 a 15 giorni.	*Capo dell'Esercizio Navigazione.*
Art. 50 (1° comma).	
Le punizioni per le mancanze di cui agli articoli 41 e 42 sono inflitte con deliberazione del Consiglio di disciplina costituito:	
dal Direttore dell'Impresa o da un membro del Consiglio d'Amministrazione, o da chi per essi con funzioni di Presidente;	*Capo dell'Esercizio Navigazione o da chi per esso.*
da un funzionario superiore dell'Impresa, da designarsi da chi ha la rappresentanza legale della Impresa stessa, al 1° gennaio di ogni anno; (*Omissis*).	*da un funzionario superiore dell'Ufficio di Navigazione sul Lago di Garda, da nominarsi dal Direttore Generale al 1° gennaio di ogni anno.*
Art. 52 (1° comma).	
Per mettere il Consiglio di disciplina in grado di deliberare, il *Direttore* farà eseguire le indagini e le constatazioni necessarie... (*Omissis*).	*Capo dell'Esercizio Navigazione.*

Autorità attualmente competenti a prendere i singoli provvedimeuti	Autorità dell'Amministrazione delle FF. SS. che si sastituisce a quelle sociali
Art. 54 (2° comma). Il ricorso deve essere indirizzato per via gerarchica al *Consiglio di disciplina* per le punizioni inflitte dal Consiglio di disciplina stesso e dal Direttore: al *Direttore* per le punizioni inbitte dai capi servizio e per tutte quelle relative al personae in prova che non siano inflitte dai superiori di cui all'articolo 48; ai *Capi servizio* per le punizioni inflitte dai superiori di cui all'articolo stesso. (*Omissis*).	Il ricorso deve essere indirizzato per via gerarchica al *Consiglio di disciplina* per le punizioni inflitte dal Consiglio di disciplina stesso; al *Direttore Generale* per le punizioni inflitte dal Direttore Generale stesso e dal Capo dell' Esercizio Navigazione; al *Capo dell'Esercizio Navigazione* per le punizioni inflitte dal Capo dell'Ufficio di Navigazione di Desenzano; al Capo dell'Ufficio di Navigazione di Desenzano per le punizioni inflitte dai superiori locali.

Ordine di servizio N. 77. (P.).

Regolamento del personale.

Si porta a conoscenza che l'on. Consiglio d'amministrazione ha deliberato l'andata in vigore, a decorrere dal 1° luglio 1918, delle disposizioni contenute negli articoli 137, 138, 139, 140 e 141 del nuovo regolamento del personale.

Comunicazioni.

Opera di previdenza a favore del personale.

(*Legge 19 giugno 1913, n. 641*).

Dopo la comunicazione fattasi nel Bollettino n. 15 dell'11 aprile 1918 la Giunta dell'Opera di previdenza ha approvato a tutto il 30 giugno 1918, le seguenti liquidazioni:

LIQUIDAZIONI	Esercizio	Indennità di buonuscita (art. 1, n. 1, della legge)						Sussidi temporanei ad orfani — (art. 1, n. 2 della legge)		Assegni alimentari vitalizi — (art. 1, n. 3 della legge)		Rimborsi di trattenute (art. 3 della legge)					
		ad agenti			a famiglie							ad agenti			a famiglie		
		N.	importo		N.	importo		N.	importo	N.	importo	N.	importo		N.	importo	
Approvate dal 1° aprile 1918 a tutto il 30 giugno 1918.	1915-16	—	—	—	4	1.101	26	—	—	—	—	—	—	—	1	27	97
	1916.17	—	—	—	23	10.634	37	14	4.653	—	—	—	—	—	2	83	16
	1917-18	1058	1.550.490	63	160	119.797	80	120	40.917	6	2.100	2	18	66	2	53	35
	1918.19	19	32.101	69	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Aggiungendo quelle approvate precedentemente . . .	......	11591	9.312.496	27	3348	1.940 593	18	2282	811.663	95	33.564	164	1422	86	72	907	71
Si ha un totale a tutto il 30 giugno 1918		**12768**	**10.895.088**	**59**	**3535**	**2.072.126**	**61**	**2416**	**857.203**	**101**	**35.664**	**166**	**1441**	**52**	**77**	**1072**	**19**

Sulla disponibilità dell'Opera, furono approvate dal Comitato, dopo il 31 *marzo* 1918, *le seguenti concessioni*:

1° — Sussidi temporanei ad orfani di pensionati.
(Art. 1 n. 2, lettera *c* della legge).

1. Alice, orfana del frenatore Tarozzi Arturo (33033): L. 240 annue, con decorrenza 1° febbraio 1918;
2. Umberto, Margherita, Attilio e Raul, orfani del frenatore Massaccesi Aristide (123836): L. 408 annue, con decorrenza 1° aprile 1918;
3. Libero e Nevio, orfani del macchinista Trincheri Carlo (68374): L. 312 annue, con decorrenza 1° marzo 1918.

2° — Assegni alimentari vitalizi a congiunti bisognosi.
(Art. 1 n. 3, lettera *c* della legge).

1. Giuseppa e Francesca, sorelle del Capo stazione di 3° grado pensionato Baglio-Filato Calogero (2407): L. 468 annue, con decorrenza 1° settembre 1917;
2. Elisabetta, sorella del Capo conduttore Quartana Michele (91461): L. 390 annue, con decorrenza 1° marzo 1918, a favore di lei e della madre Bernigliaro Francesca: in sostituzione dell'assegno di L. 300 annue, a favore della detta madre;
3. De Ponti Giuseppina, vedova del Disegnatore principale Mazzola Stefano (68883): L. 360 annue, con decorrenza 1° marzo 1918;
4. Palla Fosca, vedova del manovale Ferretti Ettore (141979): L. 300 annue, con decorrenza 1° dicembre 1917;
5. Giuggiani Isola, vedova del manovale Pecchi Giulio (135144): L. 300 annue, con decorrenza 1° marzo 1918;
6. Gratti Massima, madre naturale dell'aiuto applicato Gratti Gaspare (149766): L. 300 annue, con decorrenza 1° giugno 1918;

7. UBALDI Francesco, padre dell'Operaio di 1ª classe UBALDI Domenico (43032): L. 300 annue, con decorrenza 1° giugno 1918;

3° — RICOVERI DI ORFANI IN ISTITUTI DI EDUCAZIONE E DI ISTRUZIONE.

(Art. 2 penultimo capoverso della legge).

1. ALFONSINO, orfano del controllore di 2° grado SIRIGNANO Geometra Carmine (35155);
2. RAFFAELLO, orfano del Capo Conduttore Principale di 3° grado MELLI Giuseppe (66427);
3. CORRADINA, orfana del frenatore LA ROSA Lucio (4564);
4. FLORINDO, orfano del Capo Conduttore LAMONICA Michele (34781);
5. OLGA, orfana del Conduttore Capo CHIANESE Alfredo (41421);
6. PASQUALE, orfano del capo squadra deviatori CAMPOLO Antonino (4760);
7. ALFREDO, orfano dell'operaio di 1ª classe SICARDI Antonio (88450);
8. GIOVANNI BATTISTA, orfano del capo squadra cantonieri BOLLETTINI Mauro (29879);
9. NELIO, orfano del capo squadra manovratori PIERGIACOMI Arturo (40596);
10. LUIGI, orfano del cantoniere CEDRO Carmine (125103);
11. ORIETO, orfano del deviatore STROZZI Leonardo (123404);
12. MARIA, orfana del capo squadra cantonieri MOTTIN Giovanni Battista (84729);
13. CONCETTA, orfana del guardiano D'AMARIO Nicola (20178);
14. ETTORE, orfano dell'applicato SUSINO Filippo (3571);
15. CAIROLO oppure OSCAR oppure SAUL (a scelta della madre), orfani dell'accenditore PIEMONTI Emiliano (123275);
16. MARGHERITA, orfana del Capo stazione di 3° grado GERARD Jean Souvenir (84817);

17. Stefano, orfano del deviatore Gagliotti Salvatore (66420);

19. Amos, orfano del manovratore Mori Giuseppe (129506);

19. Leonardo e Carmela, orfani di 1° letto dell'operaio di 1ª classe Schiavone Domenico (113268), a condizione che, oltre al sussidio temporaneo, sia devoluta all'Opera di Previdenza, quale contributo nelle spese di ricovero, la pensione di cui gli orfani sono provvisti sul fondo pensioni;

20. Luigia, orfana dell'operaio di 1ª classe Curato Battista (141580);

21. Cristina e Ines, orfane dell'operaio di 1ª classe Piccirillo Salvatore (82691);

22. Ines, orfana del cantoniere Urbani Marzio (142086);

23. Stefano, orfano del fuochista Garrisi Girolamo (91499).

4° — Revoche di ricoveri.

1. Antonio, orfano del manovale Mantovani Umberto (143430). (Vedasi Bollettino n. 42 del giorno 19 ottobre 1916).

Giusta l'art. 8 del Regolamento per il funzionamento dell'Opera, furono dal Comitato nominati i seguenti patroni, cui venne affidata l'assistenza di orfani dei quali l'opera stessa ha cura:

a AVELLINO: il signor Conti Geometra Temistocle, applicato tecnico principale. Dirigente il Reparto Lavori di S. Angelo dei Lombardi;

a CATANZARO: il sig. ing. Felice Gatta, ispettore principale di quella Sezione Lavori;

a FOLIGNO: il signor Castelli Eusterio, applicato tecnico principale di quella Sezione Lavori;

a RIETI: il signor Dringoli Martino, ff. ispettore del Reparto Movimento di Aquila;

a SIENA: il signor BAJ Giuseppe, ispettore di quel Riparto Movimento;

a SONDRIO: il signor cav. Oreste LORENZETTI, Capo stazione di 1ª classe in quella stazione;

a TERAMO: il signor FAMOSO Salvatore, Capo di quella stazione.

Da alcuni funzionari ed impiegati della Divisioni Lavori di Ancona, sono state versate a favore dell'Opera di Previdenza L. 52.85, per onorare la memoria della defunta moglie del disegnatore principale signor AMURRI Giuseppe e del defunto padre dell'applicato principale signor SCARSI Francesco.

VARIAZIONI da apportare all'elenco dei rappresentanti e delegati di categoria.

Categoria	CARICA	INDICAZIONI già portate nei Bollettini	VARIAZIONI
12ª	Delegato suppl.	**Malvicino** Carlo – manovale – Magazz. approvvigionam. Milano.	1-6-18 Esonerato.
16ª	Delegato suppl.	**Maraghini** Nello – cantoniere – Sez. Lav. Napoli C.	**Maraghini** Nello – cantoniere – Sez. Lav. Salerno.
17ª	Delegato	**Migliorini** cav. Giuseppe - capo deposito principale – Dep. loc. Torino.	1-7-18 Esonerato.
17ª	Delegato	**Scursatone** Agostino – capo deposito principale – Dep. loc. Spezia.	1-7-18 Esonerato.
23ª	Delegato suppl.	**Caggiano** Michele – accenditore – Staz. (traz.) Sicignano	**Caggiano** Michele – accenditore – Dep. loc. Avellino.
24ª	Delegato suppl.	**Emma** Giovanni – custode di officina – Dep. loc. – Napoli.	**Emma** Giovanni – deviatore – Dep. loc. Napoli.
27ª	Delegato	**Bonaccorsi** Placido – capo stazione di 2ª classe – Staz. Canicattì.	**Bonaccorsi** Placido – capo stazione di 1ª classe – Staz. Canicattì.
29ª	Delegato	**Muscolino** dott. Antonino – capo gestione di 1ª classe – Staz. Piacenza.	Assente temporaneamente dal servizio.
29ª	Delegato suppl.	**Mercadante** Cesare – capo gestione di 1ª classe – Staz. Torino P. N.	Incaricato di sostituire temporaneamente nel suo mandato il capo gestione di 1ª classe Muscolino dott. Antonino delegato per la circoscrizione di Palermo.

Categoria	CARICA	INDICAZIONI già portate nei Bollettini	VARIAZIONI
30ª	Delegato	**Sansone** dott. Salvatore – applicato – Staz. Genova P. P.	Assente temporaneamente dal servizio.
30ª	Rapp. suppl.	**Corso** rag. Vincenzo – capo gestione di 2ª classe – Staz Cassino.	Incaricato di sostituire temporaneamente nel suo mandato l' applicato Sansone dott. Salvatore delegato per la circoscrizione di Genova.
32ª	Delegato	**Mozzoni** Attilio – capo sq. manovratori – Staz. Parma.	**Mozzoni** Attilio – manovratore capo – Staz. Parma.
42ª	Delegato	**Ruffo** Gaetano – operaio di 2ª cat. – Sez. Lav. Napoli Sud.	**Ruffo** Gaetano – operaio di 1ª cat. – Sez. Lav. Napoli Sud.
42ª	Delegato suppl.	**Mangiarulo** Ciro – operaio di 2ª cat. – Sez. Lav. Napoli Nord.	**Mangiarulo** Ciro – operaio di 1ª cat. – Sez. Lav. Napoli Nord.
46ª	Rappr suppl.	**Ruiz** Carmelo – primo elettricista – Civitavecchia.	Incaricato di sostituire temporaneamente nel suo mandato il fuochista Gatto Antonino rappresentante della 46ª categoria.

Il Direttore generale

R. DE CORNE'

SENTENZE

Impiegato postale - Infortunio in ferrovia - Causa di servizio - Azione di risarcimento - Inammissibilità.

L'impiegato, assumendo l'ufficio, implicitamente, ma necessariamente accetta di veder regolati i suoi rapporti coll'Amministrazione, dalle norme di diritto pubblico all'uopo stabilite e che costituiscono la legge del contratto, anche per ciò che riflette, in generale, la eventualità delle colpe incidenti in tali rapporti.

Per conseguenza le infermità contratte dall'impiegato durante ed a causa di servizio, ed anche la morte di lui, non possono dare adito alle comuni azioni di risarcimento di danni per colpa aquiliana o contrattuale.

CASSAZIONE DI ROMA. — Sent. 6 giugno 1918 (*P. P.* Mortara; *Est.* Marracino; *P. M.* Ferrara-*concl. conf.*) — Ferrovie dello Stato *contro* De Paolis.

DIRITTO

Osserva che il complesso rapporto d'impiego, se per gli elementi di diritto privato, che concorrono a formarlo, può considerarsi come rapporto contrattuale — sia pure di natura specialissima — costituito, com'è, a prevalenza, da elementi di diritto pubblico, è in gran parte sottratto alle norme che disciplinano le comuni convenzioni.

Che in applicazione di codesto principio, già molte volte ed anche recentemente, applicate da questo Supremo Collegio, deve ritenersi che l'impiegato assumendo l'Ufficio, implicitamente ma

(1) Ved. C. App. Bologna; Boll. 1918-IV-101. — Cassazione Roma; Boll. 1917-IV-1. — Corte App. Napoli, id. 67.

necessariamente accetti di vedere regolati i suoi rapporti con l'Amministrazione dalle norme di diritto pubblico all'uopo stabilite, e che costituiscono la legge del contratto anche per ciò che riflette in generale, la eventualità della colpa incidente in tali rapporti.

Che per conseguenza le infermità contratte, dall'impiegato durante e a causa del servizio, ed anche la morte di lui, non possono dare adito alle comunicazioni di risarcimento di danno per colpa aquiliana o contrattuale .

L'articolo 2 del testo unico 21 febbraio 1895, n. 70 delle leggi sulle pensioni, stabilisce che l'impiegato il quale per ferite riportate o per infermità contratte a cagione dell'esercizio delle sue funzioni, sia reso inabile a prestare ulteriormente servizio, ha diritto a conseguire la pensione privilegiata, che, secondo la interpretazione autentica contenuta nel decreto luogotenenziale 21 ottobre 1915, n. 1558, è destinata a compensare qualsiasi diritto dell'impiegato, o, in caso di morte, dei suoi eredi.

Se non che quella formola generica del citato decreto luogoteneziale, come in quella dell'articolo 2° della legge del 1895, non è compreso e non può ritenersi compreso, il caso dell'impiegato, che, per infermità od altro accidente occorso in servizio, diventa inabile temporaneamente ed anche permanentemente, ma solo in parte. In tale ipotesi quindi può sorgere il dubbio, se all'impiegato non debba per avventura essere attribuita una indennizzazione nella forma e nella misura consentita dal diritto comune.

A codesto quesito la Corte di Appello di Bologna ha risposto affermativamente, prescindendo dalla natura del rapporto d'impiego e dalle norme che lo regolano, ed è perciò caduta in errori di diritto, che meritano la censura del Collegio Supremo.

Secondo il nostro sistema legislativo, l'impiegato pubblico (a differenza di quanto è stabilito per gli operai nei casi di infortunio sul lavoro) o è dichiarato inabile ad ogni ulteriore servizio, e, come tale, è collocato a riposo ed ammesso a godere della pensione privilegiata: o è dichiarato abile, e, mantenuto in servizio nelle identiche condizioni precedenti, non può pretendere indennizzazione per una inabilità legalmente inesistente.

Siffatta pretesa potrebbe trovar fondamento (secondo il controricorrente) nella considerazione che l'impiegato, colpito da

infermità od altro infortunio, durante il periodo della inabilità subisce una diminuizione, sia pure temporanea, della capacità lavorativa. Ma se l'Amministrazione gli corrisponde sempre, ininterrottamente, lo stipendio (come è avvenuto per il De Paolis) la lamentata diminuizione non sussiste, nè dal punto di vista teoricamente giuridico, nè dal lato pratico; giacchè non sarebbe logico ed equo ammettere, che la capacità lavorativa dell'impiegato, temporaneamente inabile, abbia un valore superiore allo stipendio, che è, in sostanza, il corrispettivo dell'opera prestata e costituisce la misura legale di detta capacità.

Per altro il pagamento dello stipendio non costituisce neppure l'unica fonte d'indennizzazione per l'impiegato parzialmente inabile. I congedi senza perdita di emolumento, le spettative senza riduzione di stipendio, nè perdita di anzianità, e più ancora il richiamo in servizio con il computo, a favore dell'impiegato, di un'attività lavorativa al 100 % secondo la formola tecnica usualmente adottata, tutto questo insieme di benefici, dei quali è ammesso a godere l'impiegato non avente diritto a collocamento a riposo, e quindi a pensione privilegiata per lesioni sofferte a causa del servizio, costituisce la forma di risarcimento che la Amministrazione adotta in forza del contratto d'impiego e come surrogato della ordinaria indennizzazione, cui in mancanza dell'accennato trattamento, sarebbe invece tenuta per le norme di diritto comune (articoli 1151, 1228 cod. civ.). Che se l'impiegato, dopo avere usufruito dei benefici di cui sopra è parola, insorgendo contro lo speciale *vinculum juris* che lo avvince all'Amministrazione, potesse ottenere un nuovo risarcimento alla stregua dei citati articoli, non solo lucrerebbe una duplice indennizzazione, ma nella maggior parte dei casi riuscirebbe ad avere un trattamento superiore a quello che consegue, con la pensione privilegiata, l'impiegato inabile in modo assoluto e permanente: ciò che costituirebbe un assurdo logico e giuridico.

Nè vale opporre; come fa il controricorrente, che egli per la sopravvenuta incapacità lavorativa, non potrà partecipare ai futuri concorsi, aspirare ad indennità straordinaria, continuare a prestar servizio sulle ambulanze come per lo passato. Codesti non sono danni in senso giuridico, perchè trattasi di semplice aspettative, e non di diritti, non potendo il De Paolis neppure vantare

un diritto a prestare sempre l'identico servizio, giacchè l'Amministrazione aveva ed ha la sua insindacabile facoltà di affidargli una funzione diversa pur conservandogli il grado e lo stipendio che, *jure,* gli spettavano e tuttora gli spettano.

Da tutto ciò segue, che il De Paolis dovrebbe ritenersi completamente risarcito dei danni subìti a causa del sinistro ferroviario del 28 dicembre 1915. Durante la infermità, pur non prestando servizio, avrebbe percepito lo stipendio intero; guarito, sarebbe stato riammesso in servizio e la sua capacità lavorativa anche se diminuita del 20 % dal punto di vista chirurgico e del 7 % dal punto di vista nevrologico, sarebbe stata considerata integra, ed egli avrebbe riacquistato il proprio posto come se mai lo avesse lasciato. Tutte, dunque, le conseguenze dannose da lui lamentate (tranne, naturalmente, quelle che si riferiscono alle mere spettative) sarebbero state risarcite dall'Amministrazione nella forma consentita dalle norme di diritto pubblico, che regolano il rapporto d'impiego, e cioè dalle leggi sulle pensioni e dalle altre citate nel primo motivo del ricorso.

Che se, per ipotesi, dovesse un giorno il De Paolis subire più gravi conseguenze dell'asserita nevrosi emotiva, potrebbe allora far valere un eventuale diritto alla pensione privilegiata alla stregua dei documenti relativi al sinistro subìto nel 1915; documenti che, anche agli effetti della pensione, sono conservati in archivio (articoli 32 e 35 Regolamento 5 settembre 1895, n. 663).

Attesochè, dovendosi accogliere il primo motivo di ricorso, è inutile esaminare gli altri due, che rimangono assorbiti, e la causa va rinviata ad altra Corte di Appello per nuovo giudizio anche sulle spese di questo grado.

Errata-corrige

Bollettino ufficiale n. 25 del 20 giugno 1918.

A pagina 203 del Bollettino n. 25 nell'ultima riga dell'art. 7 del decreto Luogotenenziale 26 maggio 1918, n. 739, leggere « In nessun caso tale somma dovrà superare il limite di *L. 400,000* » anzichè *L. 100,000*.

Bollettino ufficiale 4 luglio 1918, n. 27.

Tanto nell'indice del Bollettino quanto a pag. 270, nella intestazione del decreto-legge 9 giugno 1918, n. 817, deve leggersi invece « che apporta variazioni nello stato di previsione del Ministero del tesoro »: « *che apporta variazioni nello stato di previsione del Ministero dei trasporti marittimi e ferroviari* ».

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

CONDIZIONI D'ABBONAMENTO

Per gli impiegati dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato e per gli avvocati delegati ferroviari . . . . L. **4.00**

Per le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti . . . . » **8.00**

Gli abbonamenti sono da pagarsi anticipatamente ad una stazione della rete o ad una cassa compartimentale e decorrono dal 1° gennaio di ciascun anno, non essendo ammessi per durata minore di un anno. Chi si abbona nel corso dell'anno riceve i numeri arretrati dell'annata.

La spedizione del bollettino viene fatta direttamente all'ufficio dell'abbonato pel tramite dell'ufficio compartimentale dal quale dipende. Si prega pertanto di comunicare al Servizio Segretariato ogni cambiamento di indirizzo, non assumendosi l'Amministrazione alcuna responsabilità per gli eventuali disguidi causati dalla mancanza di tale comunicazione.

ANNO XI - N. 29

18 LUGLIO 1918

BOLLETTINO OFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

Roma, luglio 1918 — Tip. Nazionale Bertero di G. Guadagnini e C.

DECRETO LUOGOTENENZIALE 7 *giugno* 1918, *n.* 888, *col quale sono prorogati sino ad un anno dopo la pace i termini di vari provvedimenti emanati a favore dei danneggiati dal terremoto del* 13 *gennaio* 1915 (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

Vista la legge 22 maggio 1915, n. 671, per il conferimento al Governo dei pieni poteri per la durata della guerra;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del presidente del Consiglio dei ministri, ministro segretario di Stato per l'interno, di concerto con i ministri segretari di Stato per il tesoro, per i lavori pubblici, per le finanze, per l'industria, il commercio e il lavoro e per la grazia e giustizia e i culti;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Sono prorogati a un anno dopo la conclusione della pace:

a) il termine, di cui agli articoli 10 del R. decreto 13 maggio 1915, n. 775, e 2 del decreto Luogotenenziale 14 novembre 1915, n. 1661, già prorogato al 7 giugno 1918 con l'art. 1, n. 1, del decreto Luogotenenziale 13 maggio 1917, n. 869, per la presentazione delle domande di mutuo da parte dei danneggiati dal terremoto del 13 gennaio 1915;

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 9 luglio 1918, n. 161.

b) il termine di cui all'art. 22 del R. decreto 13 maggio 1915, n. 775, già prorogato al 7 giugno 1918 con l'art. 1, n. 2, del decreto Luogotenenziale 13 maggio 1917, n. 869, entro il quale non può dai creditori ipotecari iniziarsi o continuarsi la procedura esecutiva sugli immobili danneggiati o distrutti dal terremoto predetto, e per i quali è consentito il diritto al mutuo di favore.

Art. 2.

È prorogato al 31 dicembre 1919 il termine di cui all'art. 21 del decreto Luogotenenziale 14 novembre 1915, n. 1661, già prorogato al 31 dicembre 1917 con l'art. 57 del decreto Luogotenenziale 5 novembre 1916, n. 1518, e al 31 dicembre 1918 con l'art. 1, lettera *b*), del decreto Luogotenenziale 17 gennaio 1918, n. 318, per la presentazione da parte delle Provincie, di Comuni e di enti morali delle domande di sussidio e di mutuo.

Art. 3.

È prorogato a tutto settembre 1919 il termine di cui al 4° comma dell'art. 1 del R. decreto 21 gennaio 1915, n. 27, convertito nella legge 1° aprile 1915, n. 476, allegato *D*); ed all'art. 2 del decreto Luogotenenziale 17 gennaio 1918, n. 318, per la esecuzione dei lavori di riparazione delle case danneggiate dal terremoto del 13 gennaio 1915, appartenenti a persone povere che al 31 gennaio 1916 abbiano chiesto il sussidio dello Stato.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 7 giugno 1918.

TOMASO DI SAVOIA.

ORLANDO — NITTI — DARI — MEDA — CIUFFELLI — SACCHI.

Visto, *Il guardasigilli:* SACCHI.

DECRETO LUOGOTENENZIALE 30 *giugno* 1918, *n.* 898, *che istituisce nuovi capitoli nello stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti marittimi e ferroviari per l'esercizio finanziario* 1918-1919 (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata e dei poteri straordinari conferiti al Governo del Re colla legge 22 maggio 1915, n. 671;

Vista la legge 23 giugno 1918, n. 830;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del ministro segretario di Stato per il tesoro, di concerto con quello per i trasporti marittimi e ferroviari;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Nello stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti marittimi e ferroviari per l'esercizio finanziario 1918-1919 sono istituiti i seguenti capitoli con lo stanziamento per ognuno di essi indicato:

Nella parte ordinaria:

Cap. n. 53. — Compensi per lavori e servizi straordinari prestati nell'interesse della Direzione generale del traffico marittimo (decreto Luogotenenziale 24 agosto 1917, n. 1306) lire quarantanovemila (L. 49,000).

Nella parte straordinaria sotto la rubrica: « Spese per la marina mercantile »:

Cap. n. 57. — Spese per assistenza e rimpatrio degli equipaggi di navi mercantili affondate per atti di ostilità del nemico lire duecentomila (L. 200,000).

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 11 luglio 1918, n. 163.

Cap. n. 58. — Soprassoldo e indennità agli equipaggi delle navi mercantili requisite, noleggiate o sequestrate dallo Stato (decreto Luogotenenziale 2 settembre 1917, n. 1392) lire tre milioni (L. 3,000,000).

Cap. n. 59. — Indennità per infortuni mortali occasionati da rischi di guerra agli equipaggi delle navi mercantili requisite, noleggiate o sequestrate dallo Stato (art. 5 decreto Luogotenenziale 2 settembre 1917, n. 192) lire un milione (L. 1,000,000).

Sotto la nuova rubrica « Spese per i servizi marittimi »:

Cap. n. 60. — Concorso dello Stato nelle spese per l'impianto e l'esercizio di apparecchi radio telegrafici sui piroscafi della Società di navigazione Sicilia lire ventiduemilacinquecento (L. 22,500).

Cap. n. 61. — Premi di assicurazione contro i rischi di guerra dei piroscafi viaggianti in servizio sovvenzionato lire cinquecentomila (L. 500,000).

Cap. n. 62. — Risarcimento di danni in dipendenza di sinistri di guerra occorsi ai piroscafi appartenenti a linee sovvenzionate dallo Stato lire duemilioniquattrocentomila (L. 2,400,000).

Sotto la nuova rubrica: « Spese per il traffico marittimo »:

Cap. n. 63. — Spese concernenti il traffico marittimo - Acquisto e noleggio di navi da trasporto - Spese di esercizio lire cinquecentomilioni (L. 500,000,000).

Cap. n. 64. — Spese per il funzionamento della Direzione generale del traffico marittimo (decreto Luogotenenziale 24 agosto 1917, n. 1306), lire centotremila (L. 103,000).

Questo decreto andrà in vigore il giorno stesso della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* del Regno.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 30 giugno 1918.

TOMASO DI SAVOIA.

ORLANDO — NITTI — VILLA.

Visto, *Il guardasigilli:* SACCHI.

MINISTERO DEI TRASPORTI MARITTIMI E FERROVIARI

NOMINA DEL COMMISSARIO REGIO E DEL COMMISSARIO AGGIUNTO PER L'ESERCIZIO DEL PORTO DI NAPOLI (1).

Con decreto Luogotenenziale 4 luglio 1918 il vice ammiraglio gr. uff. EMANUELE CUTINELLI-RENDINA è stato nominato R. Commissario per l'esercizio del Porto di Napoli e l'ispettore principale delle ferrovie dello Stato, ing. ENRICO BOCCALONE, Commissario aggiunto per il Porto medesimo.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 9 luglio 1918, n. 161.

Ordine di servizio N. 78. (C.).

Servizio cumulativo con le ferrovie e tramvie Padane (linea Fano-Fermignano) per il trasporto dei viaggiatori e dei bagagli a tariffa ridotta. — Aumenti di tariffa.

A partire dal 20 luglio 1918, pei trasporti dei viaggiatori e dei bagagli in base alle concessioni speciali ed al regolamento trasporti militari, in servizio cumulativo con la ferrovia Fano-Fermignano, dovranno essere riscossi, per il percorso sulla ferrovia stessa, i prezzi risultanti dal prospetto qui allegato, il quale sostituisce quello n. 2 compreso nell'ordine di servizio n. 49-1917.

In aggiunta a tali prezzi si devono ancora riscuotere le sopratasse fisse individuali di cui il punto 3 dell'Ordine di servizio n. 6-1918 e cioè:

L. 0.15 per ogni biglietto di corsa semplice di 1ª e 2ª cl.
» 0.10 » » » » » 3ª cl.

Distribuito agli agenti delle classi 5 *e* 22.

Allegato all'ordine di servizio N. 78–1918.

Prezzi da riscuotersi per il percorso della ferrovia Fano–Fermignano pel trasporto dei viaggiatori e dei bagagli in base alle concessioni speciali ed al regolamento pei trasporti militari.

STAZIONI	TRANSITI punti di allacciamento con la rete dello Stato	distanze dai transiti	Tariffa differenziale B			Tariffa speciale per operai	TARIFFA MILITARE						BAGAGLI (1)	
							pei trasporti soggetti a tassa di bollo			pei trasporti esenti da tassa di bollo			base per tonnellata divisibile di 10 in 10 kg. pei trasporti	
		km.	1ª classe	2ª classe	3ª classe	3ª classe	1ª classe	2ª classe	3ª classe	1ª classe	2ª classe	3ª classe	soggetti a tassa di bollo	esenti da tassa di bollo
Cuccurano	Fano	9	1.20	0.85	0.55	0.45	0.55	0.40	0.25	0.55	0.40	0.25	3.7290	3.6309
	Fermignano	35	4.60	3.15	2.—	1.50	1.95	1.35	0.90	0.90	1.30	0.90	14.5017	14.1202
Cartoceto (Lucrezia)	Fano	13	1.75	1.20	0.75	0.60	0.75	0.55	0.40	0.75	0.55	0.40	5.3863	5.2546
	Fermignano	31	4.05	2.80	1.75	1.45	1.75	1.20	0.75	1.65	1.15	0.75	12.8443	12.5065
Saltara (Calcinelli Mondavio).	Fano	16	2.10	1.45	0.95	0.75	0.90	0.60	0.45	0.90	0.60	0.45	6.6293	6.4549
	Fermignano	29	3.85	2.65	1.70	1.35	1.60	1.15	0.75	1.60	1.05	0.75	12.0157	11.6996
Serrungarina (Tavernelle).	Fano	19	2.50	1.75	1.10	0.90	1.05	0.75	0.55	1.05	0.75	0.55	7.8723	7.6652
	Fermignano	25	3.30	2.25	1.45	1.20	1.35	1.—	0.60	1.35	0.90	0.60	10.3583	10.0859
Montefelcino (Isola del Piano).	Fano	22	2.95	2.05	1.25	1.05	1.20	0.85	0.55	1.20	0.85	0.55	9.1153	8.8755
	Fermignano	22	2.95	2.05	1.25	1.05	1.20	0.85	0.55	1.20	0.85	0.55	9.1153	8.8755
Fossombrone . .	Fano	27	3.55	2.40	1.55	1.25	1.50	1.05	0.70	1.45	1.—	0.70	11.1870	10.8927
	Fermignano	17	2.25	1.60	0.95	0.80	1.—	0.70	0.45	0.90	0.70	0.45	7.0436	6.8584
Calmazzo (Furlo)	Fano	33	4.35	3.—	1.90	1.55	1.80	1.30	0.80	1.80	1.20	0.80	13.6730	13.3133
	Fermignano	11	1.50	1.05	0.70	0.55	0.60	0.45	0.30	0.60	0.45	0.30	4.5576	4.4377
Canavaccio (Urbino)	Fano	38	4.40	3.40	2.20	1.75	2.10	1.45	0.95	2.05	1.45	0.95	15.7447	15.3305
	Fermignano	6	0.85	0.60	0.40	0.30	0.40	0.25	0.15	0.40	0.25	0.15	2.4860	2.4206

Tasse minime per spedizione per il trasporto dei bagagli
- L. 1.30 per le concessioni speciali A e IX;
- » 1.— pei trasporti militari soggetti a tassa di bollo;
- » 0.90 per la concessione speciale B e pei trasporti militari esenti da tassa di bollo.

Ordine di servizio N. 79. (M.).

Servizio nella stazione di Borzoli Trasta.

(Vedi ordine di servizio n. 11-1918)

La Società Gio. Ansaldo e C. avendo acquistato la ferriera di Borzoli Trasta, già appartenente alla ditta Alemanno Barsi e figlio, è subentrata a quest'ultima nell'esercizio del raccordo fra la stazione di Borzoli Trasta e la ferriera suddetta.

Conseguentemente viene estesa alla Società Gio. Ansaldo e C., in sostituzione della ditta Alemanno Barsi e figlio, la facoltà di esecuzione dei trasporti a G. V. e a P. V. da e per la stazione di Borzoli Trasta, di cui all'Ordine di servizio n. 11-1918.

Di quanto sopra le stazioni prenderanno nota nel « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato » (edizione giugno 1914) e nella « Prefazione generale dell'Orario generale di servizio ».

Ordine di servizio N. 80. (M. C.)

Servizio cumulativo con la Società di navigazione a vapore sul Lago d' Iseo.

Dal 20 luglio 1918 il servizio cumulativo pei trasporti a G. V., a P. V. Acc. ed a P. V. O. con gli Scali della Società di Navigazione a vapore sul Lago di Iseo potrà aver luogo soltanto alla condizione che i trasporti stessi siano effettuati in *porto assegnato,* se in partenza dagli Scali di detta Società (fatta eccezione per i trasporti eseguiti in base alla tariffa speciale n. 11 G. V.), ed in *porto affrancato,* se destinati agli scali stessi.

I trasporti in destinazione degli scali suddetti non potranno

inoltre essere gravati di assegno nè di spese anticipate, anche se rappresentanti porti anteriori.

Il transito di Paratico Sarnico dovrà pertanto rifiutare il proseguimento delle spedizioni in provenienza dagli Scali suindicati, che fossero carteggiate in porto affrancato, e non darà corso, in attesa delle disposizioni da richiedersi al mittente per le opportune regolarizzazioni, alle spedizioni in destinazione degli Scali medesimi, che fossero state accettate in porto assegnato o gravate di assegno ovvero di spese anticipate.

Nulla è mutato per quanto riguarda il servizio cumulativo per i viaggiatori e i bagagli.

Circolare N. 48. (C.).

Contabilizzazione delle tasse di sosta o magazzinaggio in partenza.

A deroga di quanto è stabilito dal terz'ultimo capoverso dell'articolo 11 delle « Norme per il servizio contabile delle gestioni merci », si dispone che le tasse di sosta o magazzinaggio, maturate a partenza per spedizioni eseguite in porto assegnato, anzichè essere semplicemente esposte sui documenti di trasporto per norma delle stazioni di arrivo, siano invece assunte a debito dalle stazioni di partenza stesse sul mod. C[1] 445 (Elenco degli introiti diversi) al quadro A, separatamente dalle consimili esazioni riguardanti i trasporti in arrivo.

Il debito così assunto dovrà essere pareggiato mediante spesa anticipata, esente da provvigione, da gravare d'ufficio sulla spedizione e da convalidarsi a tergo del documento di trasporto e del bollettino di consegna con la firma del capo stazione e col timbro a compostore.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 18, 19, 20, 21 *e* 22.

Circolare N. 49. (C.).

Tassa di nolo dei copertoni applicati per esigenze doganali.

(Veggasi ordine di servizio n. 26-1918).

In relazione alle disposizioni contenute nell'Ordine di servizio n. 26-1918, molti trasporti a vagone completo di merci per la Francia ed oltre, via Modane o Ventimiglia, vengono, su indicazione dei mittenti, appoggiati ad una dogana interna per lo sdaziamento per uscita.

Quando si tratta di merci trasportabili in carri scoperti (come, ad esempio, di fusti vino) non viene di solito usato il copertone e però la stazione, incaricata dell'operazione di uscita, è obbligata a provvedervi d'ufficio per rendere possibile la piombatura doganale, al fine di evitare una nuova visita al confine.

Considerato che lo sdoganamento all'interno dei trasporti di merci a uscita è uno dei provvedimenti adottati, d'accordo coll'Intendenza generale dell'Esercito, a scopo di riservare quanto più è possibile i transiti di Modane e Ventimiglia al servizio per i trasporti bellici, si prescrive alle stazioni di partenza dei trasporti per la Francia ed oltre di esigere che sulle lettere di vettura venga dai mittenti fatta domanda di eventuale applicazione di copertoni, da parte della stazione d'appoggio (qualora la copertura si rendesse necessaria al fine anzidetto) la quale applicherà la tassa di nolo stabilita dall'art. 114 delle Tariffe.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 5, 18, 19, 20, 21 *e* 22.

Il Direttore generale
R. DE CORNÈ.

SENTENZE

Trasporto di persone - Treno in movimento - Apertura dello sportello - Lesioni al viaggiatore - Irresponsabilità dell'Amministrazione.

Gli eredi del viaggiatore leso possono proseguire l'azione da costui iniziata senza fornire la prova della denuncia di successione, quando il termine relativo sia ancora in corso (*art. 101 e 103 T. U. legge registro*).

La depressione fisica e morale in cui versi il viaggiatore in conseguenza del sinistro può utilmente essere invocata a giustificazione dell'errore di fatto in cui sia incorso nel rilasciare alle Ferrovie una dichiarazione di esoncro di responsabilità (*art. 1360 Cod. civ.*).

Non è vietato il collocamento di carrelli ferroviari sui marciapiedi delle stazioni a distanza minore di m. 1.50 dalla più vicina rotaia (*art. 16 Reg. polizia ferr. R. D. 31 ottobre 1873*). *Nè la mancanza di sorveglianza da parte degli agenti ferroviari è titolo di risarcimento dei danni subìti dal viaggiatore che abbia poggiato la mano sul battente dello sportello aperto per scendere dal compartimento mentre il treno era ancora in movimento* (*articoli 12 e 51 detto Reg., 1 e 42 Tariffe*).

CORTE APPELLO DI ROMA — Sentenza 14 maggio 1918 (*Est.* Petrone) - Eredi Molinari *contro* Ferrovie Stato.

FATTO.

Ritenuto che, con atto di citazione del 27 febbraio e 8 luglio 1913, Molinari Luigi conveniva davanti al Tribunale di Roma l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, per essere risarcito dei danni subìti addì 24 ottobre 1912 in conseguenza dello schiaccia-

mento di due dita della mano da lui poggiata nello stipite dello sportello della vettura, che era stato aperto da ignoto viaggiatore, nell'imminenza dell'arrivo del treno alla stazione di Napoli, che erasi richiuso violentemente urtando contro uno dei carrelli abbandonati sul marciapiede di detta stazione.

Che la convenuta opponeva essere dovuto l'evento suddetto unicamente a colpa dell'ignoto viaggiatore e dello stesso Molinari, ma il Tribunale, con sentenza 4 febbraio-20 marzo 1914, ammetteva quest'ultimo a provare con testimoni i fatti dedotti a base della sua domanda.

Che produceva appello l'Amministrazione convenuta avverso tale sentenza, ma essendo questa munita di clausola, la prova veniva ciò non pertanto, espletata. Che riprodottasi, dopo tale espletamento, la causa, il Tribunale, con altra sentenza dei 10-29 settembre 1915, riteneva che fosse concorso al verificarsi del cennato evento anche il fatto degli agenti ferroviari, i quali avevano lasciato i carrelli presso il binario e condannava, quindi, l'Amministrazione suddetta ad una terza parte del danno.

Che, avendo appellato da tale sentenza tanto il Molinari, con atto del 17 novembre 1915, al fine di ottenere una maggiore condanna dell'Amministrazione, quanto costei, in via incidentale, allo scopo di essere prosciolta da qualsiasi responsabilità, la prima Sezione di questa Corte, con unica pronuncia dei 19 aprile, 18 maggio 1916, respingeva gli appelli entrambi dell'Amministrazione ferroviaria, ed accogliendo, invece, quello del Molinari, riteneva l'Amministrazione in parola responsabile di due terze parti dei danni.

Che, avendo costei prodotto ricorso per Cassazione, il Supremo Collegio lo accoglieva con pronuncia 16 febbraio-10 marzo 1917 (1), e, cassando la sentenza denunciata, rinviava la causa a questa Sezione per il nuovo giudizio e per i provvedimenti sulle spese.

Che, con atto di citazione del 9 maggio 1917, il Molinari riproduceva il giudizio, convenendo la parte avversa avanti questa Sezione per l'accoglimento del suo appello.

Che, essendo dopo ciò, morto il cennato Molinari, interveni-

---

(1) Ved. Bollettino 1917, IV, 167.

vano in causa, per riassumere la istanza, la vedova Cafiero Olimpia, le figlie Leopoldina ed Ada, e Celotto Gaetano, quale padre e rappresentante legittimo dei figli minori, Annita, Olimpia, Gino, Manlio ed Ugo procreati con la defunta consorte Molinari Elena, tutti nella qualità di eredi del cennato Molinari Luigi. Che all'udienza di discussione e spedizione della causa i procuratori delle parti prendevano le conclusioni sopra trascritte.

DIRITTO.

Considerato che, non essendo decorso ancora il termine stabilito per la denuncia di successione di Molinari Luigi allorquando passava in decisione la causa, questa può ben essere esaminata e decisa, malgrado non siasi fornita la prova della presentazione di denuncia simile.

Che, se non meritevoli di accoglimento sono tanto l'appello proposto dall'Amministrazione delle ferrovie avverso la interlocutoria del Tribunale, quanto quello proposto a sua volta dal defunto Molinari avverso la sentenza definitiva del Tribunale istesso, degno di accoglimento è, invece, l'appello incidentale proposto, come sopra, avverso quest'ultima dall'Amministrazione suddetta.

E, cominciando dall'appello avverso l'interlocutoria, invano l'Amministrazione è insorta contro l'ammissione della prova per testimoni, di che alla sentenza medesima sul motivo che i fatti articolati ai fini di tale prova siano in aperto contrasto con la confessione stragiudiziale, racchiusa nella dichiarazione scritta, rilasciata dal Molinari al capo stazione di Napoli, lo stesso giorno dell'incidente occorsogli, imperocchè tale contrasto o non esiste, o, pur esistendo, non è di ostacolo al mezzo istruttorio in parola. Non esiste il contrasto, per quanto riferiscesi alla pretesa responsabilità del personale di stazione, di cui è parola in uno degli articoli di fatto ammessi a prova, una volta che nella dichiarazione in parola il Molinari solleva da ogni responsabilità soltanto il personale del treno. Se poi contrasto evvi fra il capitolo, col quale intendesi provare che lo sportello si fosse richiuso in seguito ad un urto violento di un carrello che era trascinato a mano da un agente ferroviario e la dichiarazione scritta, nella quale è

invece detto che la chiusura dello sportello fosse stata provocata dall'urto dello stesso contro un *carrello fermo sul marciapiede centrale,* tale contrasto però non è di ostacolo alla prova per testimoni, di cui sopra, giacchè lo stato di depressione fisica e morale, che, in conseguenza del sinistro occorsogli, affliggeva il Molinari al momento in cui rilasciava la dichiarazione in parola, poneva lo stesso in condizione di non poter convenientemente apprezzare le circostanze che avevano preceduto, accompagnato e seguìto il sinistro medesimo, rendendo, quindi, più che possibile quell'errore di fatto, la cui dimostrazione, insita nella prova dei capitoli dedotti dal Molinari ed ammessi dai primi giudici, costituisce, ai sensi dell'art. 1360, capov. 1°, Cod. civ., *conditio sine qua non* per la invocazione della confessione giudiziale o stragiudiziale.

Che, passando, dopo ciò, all'esame degli appelli interposti, come sopra, da entrambe le parti avverso la sentenza definitiva del Tribunale, a ragione l'Amministrazione delle ferrovie è insorta contro l'affermazione della sua responsabilità racchiusa nella sentenza medesima.

Infatti, se tra i presupposti di ogni responsabilità per colpa contrattuale od extracontrattuale è l'elemento oggettivo, costituito dalla violazione di norme giuridiche determinate, manifesto è come, in tanto l'Amministrazione ferroviaria possa essere ritenuta in colpa verso il Molinari, riguardo allo schiacciamento delle dita dallo stesso subìto, e rispondere quindi civilmente delle conseguenze dannose di tale evento, in quanto precisamente in violazione cosiffatta sia ella incorsa, e tale violazione sia stata causa efficiente dell'evento dannoso. Ora, l'acuta difesa del Molinari invoca, come fatti importanti, la violazione in parola di norme giuridiche, in primo luogo, il collocamento sul marciapiede della stazione di tre pesanti carrelli a così breve distanza dalle rotaie da aver potuto provocare, con l'urto, la chiusura dello sportello suddetto del treno ancora in movimento, e, con tale chiusura, lo schiacciamento delle dita della mano che il Molinari aveva poggiato sullo stipite di detto sportello; in secondo luogo, l'assenza di chi aveva il dovere di custodire tali carrelli, e, infine, l'incuranza del personale viaggiante e di stazione, di fronte all'apertura di sportelli anzitempo, ad opera dei viaggiatori.

Ma, acciò il collocamento dei carrelli, nel modo suaccennato,

possa essere addebitato all'Amministrazione ferroviaria come un fatto colposo, fa d'uopo, evidentemente, affermarne il divieto o in base ad una precisa, specifica disposizione di legge o di regolamento al riguardo, ovvero in base ai principî regolanti la materia. Invece l'art. 16 del regolamento di polizia delle strade ferrate, invocato come norma racchiudente in modo esplicito divieto siffatto, conduce all'affermazione della perfetta liceità del collocamento suddetto di carrelli, e questa non è, poi, in modo alcuno contraddetta dalle altre disposizioni regolamentari, del pari invocata dalla difesa del Molinari. Dispone l'art. 16 surriferito che la strada dev'essere tenuta, fino alla distanza di m. 1.50 dalle rotaie, sgombra da ogni oggetto che non sporga al di sopra del livello della medesima ed a distanza maggiore, quando si tratti di oggetti più alti delle rotaie, eccettuati gli attrezzi e materiali per i lavori giornalieri della manutenzione, perchè non impediscano il libero e sicuro transito dei convogli.

Ora, da una parte, la circostanza che, ai fini della distanza dei vari oggetti dalle rotaie, il luogo di collocamento di essi sia messo in rapporto coi convogli *in movimento* o meglio in *transito*, e, dall'altra, il riflesso che, anche per il carico e lo scarico delle merci, occorrono degli attrezzi, che tale servizio non è meno necessario di quello relativo alla manutenzione, e che non potrebbe il medesimo essere compiuto entro il breve termine di fermata dei treni nelle singole stazioni ed in perfetta armonia colla ripartizione del tempo fra i servizi diversi, ove gli attrezzi relativi non fossero pronti sul posto, stanno a dimostrare ad evidenza come la disposizione istessa non possa riferirsi già anche ai marciapiedi delle stazioni di fermata, ma unicamente ai binari ove i convogli sono in transito, e cioè alla linea propriamente detta. Nè al fine della inclusione di tali marciapiedi, vale opporre il pericolo derivante dall'apertura di sportelli effettuata — come nella specie — dai viaggiatori innanzi tempo; quando pericolo siffatto, pur ricorrendo anche rispetto agli attrezzi destinati alla manutenzione non ha impedito che fosse espressamente permesso, come sopra, il collocamento di detti attrezzi a tale distanza da poter essi bene urtare contro gli sportelli aperti.

Se, invero, la distanza da rispettarsi per gli attrezzi medesimi deve essere quella « strettamente necessaria al transito

libero e sicuro dei convogli » e questi devono incedere a sportelli chiusi, evidente si è come tale distanza vada calcolata precisamente e soltanto in relazione ai convogli aventi gli sportelli chiusi, e come, di conseguenza, la maggior sporgenza derivante dallo sportello aperto non vada punto calcolata al riguardo. Ed ora si ponga mente all'espresso divieto di aprire gli sportelli, fatto ai viaggiatori dall'art. 1° delle Tariffe e condizioni di trasporto, che pone, fra l'altro a carico dei viaggiatori stessi le conseguenze di ogni trasgressione, si ha la giustificazione perfetta di tale norma.

Non vale opporre neanche che, fino a quando non sia fermo, il treno sia di transito anche rispetto al marciapiedi delle stazioni, giacchè, se i marciapiedi costituiscono parti accessorie delle stazioni, non possono, al pari di queste, essere considerate come siti di transito rispetto al treno che deve fermarvisi.

Che, invano la difesa del Molinari reputa dedurre il divieto del collocamento dei carrelli sui marciapiedi delle stazioni, a distanza tale da poter urtare contro gli sportelli aperti dei convogli, dalle disposizioni degli articoli 1 e 2 dello stesso R. D. sulla polizia delle strade ferrate; imperocche la prescrizione generica, in essi racchiusa, dell'uso di misure e di cautele atte a rendere libera e sicura la circolazione dei convogli ed a prevenire ed evitare qualunque sinistro, va messa in relazione, da una parte, con i bisogni inerenti allo svolgimento del servizio, e, dall'altra, con i doveri imposti ai viaggiatori sia ai fini del servizo istesso, che della loro incolumità. Ora, se fra i bisogni di tale servizio è indubiamente quello dell'apprestamento succennato dei carrelli sui marciapiedi delle stazioni, prima dell'arrivo di treni, non è certamente il pericolo derivante dall'urto di essi contro sportelli aperti prima della fermata dei treni che possa formare ostacolo al collocamento dei carrelli medesimi a distanza appena sufficiente al libero e sicuro transito dei convogli a sportelli chiusi; una volta che l'apertura è come sopra, espressamente e rigorosamente vietata ai viaggiatori, è però il collocamento suddetto, perfettamente innocuo ove i viaggiatori osservino le prescrizioni regolamentari, ripetute in apposite targhette fissate nelle pareti interne delle vetture; diventa pericoloso solo a seguito e per effetto dell'inosservanza del divieto precennato.

E fa appena d'uopo rilevare come non possa certamente essere

invocato, quale fonte di restrizione o divieto addirittura di atti necessari all'esplicazione di un determinato servizio, il pericolo che atti simili presentino solo in conseguenza di un fatto illecito consecutivo del viaggiatore: ciò varrebbe quanto fondare sull'atto illecito un diritto a pro' dell'autore di esso, il che è assolutamente antigiuridico. Che anzi, se ben si rifletta, fra le ragioni informative delle prescrizioni e dei divieti fatti ai viaggiatori è precisamente e principalmente quello del libero svolgimento delle operazioni tutte inerenti al servizio ferroviario, per guisa che il divieto di sporgersi fuori e di aprire gli sportelli, mentre il treno è in movimento trovi la sua ragione di essere nella necessità non soltanto di tutelare la incolumità personale dei viaggiatori, ma ancora di porre l'Amministrazione ferroviaria in condizione di poter attendere con maggior libertà allo svolgimento del servizio, compiendo atti che senza l'osservanza di prescrizioni e divieti siffatti, non potrebbe liberamente compiere.

Nè il divieto di collocamento surriferito di carrelli potrebbe trovare fondamento nell'obbligo che gli stessi articoli 1 e 2 suddetti, l'art. 9 del Regolamento sulla circolazione dei treni e l'articolo 30 delle Norme pel servizio di movimento fanno agli agenti ferroviari di sorvegliare a che tutto sia in regola ed i viaggiatori osservino rigorosamente le prescrizioni loro fatte, imperocchè, prescindendo pure dal riflesso che tale obbligazione non elimina punto, ma conferma vieppiù quello imposto come sopra ai viaggiatori, e che, di conseguenza, costoro, come non potrebbero invocarlo a loro discolpa, in caso di inosservanza di prescrizione di legge e di regolamento, così non potrebbero del pari fondare su tale difetto la responsabilità dell'agente, e, col medesimo dell'Amministrazione ferroviaria per i danni che da inosservanza in parola siano a lui derivati — prescindendo, adunque, da ciò, sta in fatto che il dovere di sorveglianza, come sopra imposto agli agenti ferroviari, non va tanto oltre da obbligare costoro a vigilare e tenersi pronti ad impedire che ciascuno dei numerosi viaggiatori apra gli sportelli, mentre il convoglio è in movimento, o poggi le mani sugli stipiti degli sportelli aperti da lui o da altri anche e specialmente perchè non avrebbero essi modo di assolvere efficacemente tale còmpito.

Ora, se per tale guisa il collocamento dei carrelli lungo i mar-

ciapiedi della stazione di Napoli in modo da permettere il libero passaggio dei convogli a sportelli chiusi era più lecito e lo schiacciamento delle dita, subìto dal Molinari fu dovuto soltanto al duplice fatto illecito di un viaggiatore sconosciuto, che aprì lo sportello della vettura prima della fermata del treno e dello stesso Molinari che poggiò la mano sullo stipite di tale sportello, per discendere, mentre il treno era tuttavia in moto, invano invocasi da esso Molinari un preteso difetto di sorveglianza o addirittura la mancanza del personale di stazione all'atto dell'arrivo del treno, per riversare la responsabilità dello schiacciamento summentovato sull'Amministrazione ferroviaria. E fa appena d'uopo rilevare, infine, come avverso la tèsi prospettata di nuovo, in questa sede, soltanto nelle note autorizzate, di un urto di carrelli contro lo sportello aperto, a treno già fermo, sia esclusa non solamente dal giudicato al riguardo intervenuto, una volta che tanto il Tribunale, quanto la Corte di appello precedente ritennero precisamente il contrario, e pronunzia cosiffatta, non suscettibile di ricorso per Cassazione, non fu in effetti investita di ricorso simile; ma ancora dalle risultanze, dalla prova per testimoni, al riguardo espletatasi, e dalle stesse ammissioni della difesa del Molinari, la quale, tanto nella parte narrativa, che in quella motivata della comparsa conclusionale presentata in questo grado di giudizio, ha dedotto espressamente che i tre carrelli furono urtati dallo sportello aperto, mentre erano fermi sul marciapiede.

Che se per le ragioni suaccennate, insussistente è la responsabilità dell'Amministrazione ferroviaria nel sinistro, come sopra patito dal Molinari, la domanda di risarcimento, da quest'ultimo proposta contro quella, va senz'altro rigettata.

Che in tali sensi va quindi riformata la sentenza definitiva surriferita del Tribunale.

ANNO XI - N. 30

25 LUGLIO 1918

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

Parte prima. — Leggi e decreti:

Roma, luglio 1918 — Tip. Nazionale Bertero di G. Guadagnini e C.

DECRETO LUOGOTENENZIALE 13 *giugno* 1918, *n.* 909, *che estende alla Colonia Eritrea, alla Somalia italiana, alla Tripolitania ed alla Cirenaica alcune disposizioni del decreto Luogotenenziale* 10 *febbraio* 1918, *n.* 107, *circa l'aumento degli stipendi e degli altri assegni equiparati del personale civile e militare delle Amministrazioni dello Stato* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

Visto il R. decreto 5 novembre 1911, n. 1247, convertito nella legge 25 febbraio 1912, n. 83;

Viste le leggi 24 maggio 1903, n. 205 e 5 aprile 1908, n. 161;

Visti i Regi decreti 4 luglio 1910, n. 562, 5 giugno 1913 n. 798, e 10 dicembre 1914, n. 1510;

Visti i Nostri decreti 7 ottobre 1917, n. 1747, e 10 febbraio 1918, n. 107;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del ministro segretario di Stato per le colonie, di concerto col ministro del tesoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Le disposizioni contenute negli articoli 1, 2, 8, 10, 11, 12 e 14 del Nostro decreto 10 febbraio 1918, n. 107, sono estese alla Colonia Eritrea, alla Somalia italiana, alla Tripolitania ed alla

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 15 luglio 1918, n. 166.

Cirenaica, in quanto siano applicabili ed in quanto non siano contrarie alle norme stabilite negli articoli seguenti.

Art. 2.

Gli aumenti sugli stipendi e sugli altri assegni equiparati del personale di ruolo civile e militare in servizio nelle colonie non spiegano efficacia sulle indennità di qualsiasi genere corrisposte allo stesso personale per effetto della destinazione in colonia, le quali perciò continueranno ad essere commisurate sugli antichi stipendi di organico ed assegni equiparati dei singoli impiegati.

Gli aumenti medesimi concorrono con lo stipendio principale a determinare la misura delle indennità giornaliere, nei casi di missioni temporanee.

Art. 3.

Agli impiegati provvisori, straordinari, avventizi od assimilati comunque assunti, compresi quelli per la costruzione e l'esercizio delle ferrovie, che trovavansi in servizio nelle varie colonie alla attuazione del Nostro decreto 10 febbraio 1918, n. 107, gli aumenti secondo le percentuali stabilite nell'art. 1 dello stesso decreto, sono concessi:

a) sugli interi assegni se essi non superano le L. 1500 annue;

b) sulla metà degli assegni complessivi, escluse le indennità particolari per le cause e prestazioni speciali con un aumento minimo di L. 450 annue se gli assegni stessi sono superiori alle L. 1500 annue.

In corrispondente misura e con le stesse norme sono elevati gli assegni degli impiegati provvisori, straordinari, avventizi od assimilati che all'attuazione del Nostro decreto 10 febbraio 1918, n. 107, trovavansi in servizio nella Tripolitania, e nella Cirenaica presso i Municipi e gli altri enti sovvenzionati a carico del bilancio delle stesse colonie.

Niun aumento è dovuto sugli assegni di natura politica, cor-

risposto ai capi e notabili indigeni delle diverse colonie, nonchè sulle retribuzioni del personale civile indigeno in servizio presso il Governo della Somalia italiana.

Art. 4.

La ritenuta del 2 % stabilita dall'art. 11 del Nostro decreto 10 febbraio 1918, n. 107, sugli aumenti di stipendio e sugli altri assegni corrisposti al personale civile appartenente ai ruoli coloniali della Eritrea e della Somalia italiana, nonchè agli impiegati civili e militari delle diverse Amministrazioni del Regno in servizio nelle stesse colonie, resta a carico esclusivo dei singoli impiegati.

A carico esclusivo degli impiegati medesimi restano altresì tutte le altre ritenute prescritte dalle vigenti disposizioni sugli aumenti di stipendio concessi ai funzionari dei ruoli della Eritrea e della Somalia italiana, durante il tempo in cui essi prestano servizio nel Regno, nella Tripolitania e nella Cirenaica.

Art. 5.

Fino a contraria disposizione, è assegnata ai ricevitori e gerenti postali-telegrafici della Tripolitania e della Cirenaica, una indennità temporanea mensile sulla retribuzione annua complessiva ad essi assegnata, in ragione: del 12 % sulle prime L. 3000 e del 10 % sul rimanente, per le retribuzioni non eccedenti le L. 10 mila annue; del 12 % sulle prime L. 3000, e del 10 % da L. 3001 a L. 10.000 e del 3 % sul rimanente, per le retribuzioni superiori a L. 10.000 annue.

Art. 6.

Le disposizioni del presente decreto hanno vigore dal 1° febbraio 1918.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 13 giugno 1918.

TOMASO DI SAVOIA

ORLANDO — COLOSIMO — NITTI.

Visto, *Il guardasigilli:* SACCHI.

DECRETO LUOGOTENENZIALE 30 *giugno* 1918, *n.* 911, *che modifica l'art.* 1 *del decreto Luogotenenziale* 26 *novembre* 1917, *n.* 1894, *relativo al pagamento dei dazi doganali di importazione* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata e dei poteri conferiti al Governo della legge 22 maggio 1915, n. 671;

Visto il decreto Luogotenenziale 26 novembre 1917, n. 1894;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del ministro del tesoro, di concerto con quello delle finanze;

Abbiamo decretato e decretiamo:

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 16 luglio 1918, n. 167.

Art. 1.

L'art. 1° del decreto Luogotenenziale 26 novembre 1917, numero 1894, resta così modificato:

« La facoltà del versamento in scudi d'argento di cui al 3° comma dell'art. 1° del decreto Luogotenenziale 26 novembre 1917, n. 1894, è limitata agli sdaziamenti non superiori alle lire venticinque.

L'obbligo dell'aggiunta del 50 per cento sulle somme pagate a titolo di dazi doganali in biglietti di Stato e di banca, si estende anche agli sdaziamenti non superiori alle lire cinque e alle frazioni di lire cinque e di lira ».

Art. 2.

Il presente decreto entrerà in vigore dalla data della sua pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale* del Regno.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 30 giugno 1918.

TOMASO DI SAVOIA

ORLANDO — NITTI — MEDA.

Visto, *Il guardasigilli:* SACCHI.

DECRETO-LEGGE LUOGOTENENZIALE 30 *giugno* 1918, *n.* 918, *che apporta variazioni nel bilancio delle ferrovie dello Stato, per l'esercizio finanziario* 1917-918 (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;
Vista la legge 31 dicembre 1917, n. 2045;
Udito il Consiglio dei ministri;
Sulla proposta del ministro segretario di Stato per il tesoro, di concerto con quello per i trasporti marittimi e ferroviari;
Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Nel bilancio delle ferrovie dello Stato per l'esercizio 1917-918 sono introdotte le variazioni indicate nella tabella annessa al presente decreto, firmata, d'ordine Nostro, dei ministri proponenti.

Art. 2.

A deroga della disposizione contenuta nell'art. 20 della legge 7 luglio 1907, n. 429, modificato dall'art. 1 della legge 25 giugno 1909, n. 372, non sarà mantenuta fra i residui passivi la parte non erogata dagli stanziamenti del bilancio per l'esercizio 1917-918 riguardanti la manutenzione ordinaria delle linee e del materiale rotabile e le spese complementari.

---

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* **18 giugno 1918, n. 169.**

Art. 3.

Lo stanziamento del capitolo n. 13: « Prodotto netto dell'esercizio diretto delle ferrovie non concesse ad imprese private, ecc. » dello Stato di previsione dell'entrata per l'esercizio finanziario 1917-918 è diminuito di L. 12,310,341.01.

Del presente decreto verrà chiesta la conversione in legge con apposito articolo da inserirsi nel disegno di legge per l'approvazione del rendiconto generale consuntivo per l'esercizio finanziario 1917-918.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 30 giugno 1918.

TOMASO DI SAVOIA

ORLANDO — NITTI — VILLA.

Visto, *Il guardasigilli:* SACCHI.

TABELLA

di variazioni al bilancio delle ferrovie dello Stato per l'esercizio finanziario 1917-918

ENTRATA.

TITOLO I. — *Parte ordinaria.*

Prodotti del traffico.

Capitolo	Descrizione	Segno	Importo
Cap. n. 1.	Viaggiatori	+	115,000,000 —
Cap. n. 3.	Merci a grande velocità	+	304,000,000 —
Cap. n. 4.	Merci a piccola velocità accelerata	+	2,000,000 —
Cap. n. 5.	Merci a piccola velocità ordinaria	+	83,100,000 —
Cap. n. 6.	Prodotti delle ferrovie secondarie sicule	+	300,000 —
Cap. n. 7.	Prodotti della navigazione dello stretto di Messina	+	650,000 —
Cap. n. 8.	Prodotti della navigazione colle isole, ecc.	—	1,050,000 —

Introiti indiretti dell'esercizio.

Capitolo	Descrizione	Segno	Importo
Cap. n. 9.	Redditi patrimoniali	+	2,600,000 —
Cap. n. 11.	Noli attivi di materiale rotabile in servizio cumulativo	+	1,700,000 —
Cap. n. 12.	Nolo di materiali diversi dell' Amministrazione ferroviaria	+	2,200,000 —
Cap. n. 16.	Introiti dei servizi di navigazione libera	+	35,700,000 —
Cap. n. 17.	Introiti devoluti al bilancio in compenso dei nuovi oneri assunti per la gestione pensioni e sussidi, ecc.	+	9,000,000 —
Cap. n. 19.	Utili di magazzino	+	19,000,000 —

Entrate eventuali.

Capitolo	Descrizione	Segno	Importo
Cap. n. 20.	Proventi eventuali	+	26,300,000 —

Introiti per rimborsi di spesa.

Capitolo	Descrizione	Segno	Importo
Cap. n. 27.	Ricuperi di carattere generale	+	6,000,000 —
Cap. n. 28.	Ricuperi del servizio movimento	+	1,700,000 —
Cap. n. 29.	Ricuperi del servizio trazione	—	11,000,000 —
Cap. n. 33.	Ricuperi per prestazioni dell'esercizio di navigazione	+	11,900,000 —

TITOLO III. — *Magazzini ed officine.*

§ I — Gestione autonoma dei magazzini.

Cap. n. 56-*bis* (Di nuova istituzione). Prelevamento dal fondo di assicurazione contro i rischi di mare per i trasporti riguardanti la gestione di magazzino (capitolo 87-*bis* di spesa) . . . . per memoria

TITOLO VI. — *Opera di previdenza per gli orfani e famiglie del personale e buonuscita.*

Cap. n. 79-*bis* (Di nuova istituzione). Proventi lordi della gestione pubblicità dei terzi nelle stazioni e nei treni (capitolo 113-bis di spesa). . . . . per memoria

TITOLO VIII. — *Operazioni per conto di terzi.*

§ 3 — Lavori, forniture e prestazioni per conto di pubbliche amministrazioni e di privati.

Cap. n. 98-bis (Di nuova istituzione). Ministero dei lavori pubblici - Anticipazioni, rimborsi e ricuperi diversi (cap. 131-bis della spesa) . . . . per memoria

A) Per impianti idro-elettrici.

B) Per lavori diversi.

Cap. n. 101-*bis* (Di nuova istituzione). Ministero della guerra - Esercizio provvisorio della ferrovia Rezzato-Vobarno (cap. 134-*bis* della spesa) . . . . . . per memoria

A) Prodotti del traffico e diversi.

B) Ricupero del disavanzo della gestione.

Cap. n. 101-*ter* (Di nuova istituzione). Ministero della guerra - Esercizio di navigazione del Lago di Garda (capitolo 134-*ter* della spesa) . . . . per memoria

A) Prodotti del traffico e diversi.

B) Ricuperi del disavanzo della gestione.

Cap. n. 103-*bis* (Di nuova istituzione). Ministero del tesoro (cap. 126-*bis* di spesa) . . . . per memoria

A) Pagamenti e prestazioni per conto dell'Amministrazione. . . . . per memoria

B) Ricuperi di crediti per forniture e prestazioni diverse.

Cap. n. 105. (Denominazione variata). Ministero della marina - Anticipazioni e rimborsi per forniture, lavori e trasporti in conto corrente.

Cap. n. 109. Ente carboni - Rimborsi per spese di forniture, prestazioni e lavori (capitolo 142 di spesa) . . . soppresso

§ — 4 (Di nuova istituzione)

Operazioni per conto del R. Commissariato generale per i carboni.

Patrimonio.

Cap. n. 111-*bis*. Prelevamenti dal conto corrente col tesoro (capitolo 144-*bis* della spesa) . . . . per memoria

Gestione.

Cap. n. 111-*ter*. Ricavo vendita carboni e introiti vari (cap. n. 144-*ter* della spesa) . . . . per memoria

A) Vendita carboni:
1° alle ferrovie dello Stato;
2° ad Amministrazioni civili e militari;
3° a privati.

B) Noli per materiali diversi trasportati per conto dell'Amministrazione ferroviaria, di altre Amministrazioni e di terzi.

C) Ricuperi diversi.

TITOLO IX. — *Partite di giro.*

Cap. n. 117-*bis*. (Di nuova istituzione). — Imposta e sovrimposta sui profitti dipendenti dalla guerra (cap. n. 150-*bis* della spesa) . . . . per memoria

Totale delle variazioni dell'entrata. . + 609,100,000 —

SPESA.

TITOLO I. — *Parte ordinaria.*

Spese di esercizio.

Cap. n. 1. Direzione generale - Personale	+	3,300,000 —
Cap. n. 2. Direzione gen. - Forniture, spese ed acquisti	+	100,000 —
Cap. n. 3. Servizio approvvigionamenti - Personale . .	+	4,800,000 —
Cap. n. 4. Servizio approvvigionamenti - Forniture, spese ed acquisti	+	600,000 —

Cap. n. 5. Servizio movimento - Personale . . . . . + 52,500,000 —
Cap. n. 6. Servizio movimento - Forniture, spese ed acquisti . . . . — 11,000,000 —
Cap. n. 7. Indennizzi per perdite, avarie e ritardata resa di spedizioni . . . . + 2,900,000 —
Cap. n. 8. Noli passivi di materiale rotabile in servizio cumulativo . . . . + 1,200,000 —
Cap. n. 9. Servizio commerciale - Personale . . . . . + 2,400,000 —
Cap. n. 11. Servizio trazione - Personale . . . . + 22,500,000 —
Cap. n. 12. Servizio trazione - Forniture, spese ed acquisti + 411,780 —
Cap. n. 13. Manutenzione locomotive . . . . + 8,000,000 —
Cap. n. 14. Servizio veicoli - Personale . . . . + 3,600,000 —
Cap. n. 15. Servizio veicoli - Forniture, spese ed acquisti + 480,000 —
Cap. n. 16. Manutenzione veicoli . . . . + 5,000,000 —
Cap n. 17. Servizio lavori - Personale . . . . + 28,500,000 —
Cap. n. 18. Servizio lavori - Forniture, spese ed acquisti + 1,400,000 —
Cap. n. 19. Manutenzione della linea . . . . — 10,000,000 —
Cap. n. 20. Linee secondarie a scartamento ridotto - Personale . . . . + 500,000 —
Cap. n. 21. Linee secondarie a scartamento ridotto - Forniture, spese ed acquisti . . . . + 1,000,000 —
Cap. n. 22. Linee secondarie a scartamento ridotto - Manutenzione materiale rotabile . . . . + 110,000
Cap. n. 24. Esercizio navigazione - Personale . . . . . + 150,000 —
Cap. n. 25. Esercizio navigazione - Forniture, spese ed acquisti . . . . + 348,000 —
Cap n. 27. Esercizio navigazione - Ancoraggi e spese portuali . . . . — 210,000
Cap. n. 28. Esercizio navigazione - Noleggio di piroscafi + 500,000 —
Cap. n. 29. Esercizio navigazione - Assegnazioni al fondo di di riserva per i rischi di mare relativi ai piroscafi destinati alla navigazione libera . . . . . + 4,050,000 —
Cap. n. 30. Esercizio navigazione - Spesa dei servizi di navigazione libera . . . . + 34,400,000 —
Cap. n. 31. Navigazione dello Stretto di Messina - Personale + 250,000 —
Cap. n. 32. Navigazione dello Stretto di Messina - Forniture spese ed acquisti . . . . + 2,901,000 —
Cap. n. 36. Contributo al fondo pensioni e sussidi . . . + 15,300,000 —
Cap. n. 37. Contributo al fondo « Opera di previdenza per gli orfani e famiglie del personale e buonuscita » in ragione del 6 ‰ dei prodotti del traffico. + 2,425.000 —
Cap. n. 38. Spese per assegni e indennità diverse al personale . . . . + 600.000 —
Cap. n. 40. Gratificazioni al personale . . . . + 9,584,917 —
Cap. n. 41. Oblazioni e sussidi al personale. . . . . . + 4,700,000 —

Cap. n. 42. Spese per il servizio sanitario, ecc. . . . + 400,000 —
Cap. n. 46. Provvigioni o compensi alle agenzie italiane ed estere . . . . — 300,000 —
Cap. n. 49. Compensi ad Amministrazioni ferroviarie pei servizi coi loro treni . . . . — 500,000 —
Cap. n. 50. Spese eventuali . . . . + 12,000,000 —

Spese complementari.

Cap. n. 56. Rinnovamento del materiale rotabile . . . . + 12,630,000 —
Cap. n. 58. Rinnovamento dei piroscafi, ecc. . . . . . . — 230,000 —

Spese accessorie.

Cap. n. 63. Assegnazioni al fondo di riserva per le spese impreviste in ragione di 6 milioni di lire all'anno, ecc. . . . . — 6,000,000 —
Cap. n. 64. Reintegro al fondo di riserva per le spese impreviste delle somme prelevate a favore delle spese ordinarie, ecc. . . . . — 11,258,575 99
Cap. n. 72. Contributo per riduzioni di tariffa dipendenti da motivi d'interesse generale . . . . + 10,000,000 —
Cap. n. 73. Versamento al tesoro dell'avanzo della gestione, ecc. — 12,310,341 01

Titolo III. — *Magazzini ed officine.*

§ I — Gestione autonoma dei magazzini.

Cap. n. 87-*bis* (Di nuova istituzione). Spese per infortuni marittimi relativi ai trasporti per conto della gestione di magazzino (capitolo 56-*bis* di entrata . . . . per memoria

Titolo VI. — *Opera di previdenza per gli orfani e famiglie del personale e buonuscita.*

Cap. n. 113-*bis* (Di nuova istituzione). Spese per l'esercizio della gestione pubblicità dei terzi nelle stazioni e nei treni (capitolo 79-*bis* d'entrata). . . . . . per memoria

Titolo VIII — *Operazioni per conto di terzi*

§ 3 — Lavori, forniture e prestazioni per conto di pubbliche amministrazioni e di privati.

Cap. n. 131-*bis* (Di nuova istituzione). Ministero dei lavori pubblici (capitolo 98-*bis* di entrata) . . . . per memoria

A) Spese per impianti idro-elettrici:

1° espropriazioni;
2° lavori a contratto e in economia;
3° forniture di magazzino ed acquisto di meccanismi;
4° diverse.

B) Lavori, forniture e prestazioni diverse.

Cap. n. 133. È soppressa l'indicazione « Spese per lavori eseguiti per conto dell'Amministrazione militare ».

Cap. n. 134. (Denominazione variata) Ministero della guerra - Spese per le linee in esercizio militare.

Cap. n. 134-*bis* (Di nuova istituzione). Ministero della guerra - Esercizio provvisorio della ferrovia Rezzato-Vobarno (capitolo 101-bis d'entrata) . . . . per memoria

A) Spese d'esercizio.
B) Erogazione dell'avanzo della gestione.

Cap. n. 134-*ter* (Di nuova istituzione). Ministero della guerra - Esercizio di navigazione sul Lago di Garda (capitolo 101-ter d'entrata). . . . . per memoria

A) Spese d'esercizio.
B) Erogazione dell'avanzo della gestione.

Cap. n. 136-*bis* (Di nuova istituzione). Ministero del tesoro (capitolo 103-*bis* d'entrata) . . . . per memoria

A) Rimborsi di pagamenti per conto dell'Amministrazione.
B) Spese per forniture e prestazioni diverse.

Cap. n. 138 (Denominazione variata). Ministero della marina - Spese per forniture, lavori e trasporti in conto corrente.

Cap. n. 142. Ente carboni - Spese per forniture, prestazioni e lavori (capitolo 109 d'entrata) . . . . soppresso

§ 4 (Di nuova istituzione). - Operazioni per conto del R. Commissariato generale per i carboni.

Patrimonio.

Cap. n. 144. Versamenti al conto corrente col tesoro (capitolo 111-*bis* d'entrata) . . . . per memoria

Gestione.

Cap. n. 144-*ter*. Spese della gestione (cap. 111-*ter* d'entrata) . per memoria

A) Acquisti di scorte;

B) Trasporti marittimi, carico e scarico nei porti;

C) Assicurazione per i rischi di mare;

D) Spese d'ufficio, delegazioni, commissioni, ecc.

E) Rimborso spese dell'Amministrazione ferroviaria;

F) Addebiti diversi

TITOLO IX. — *Partite di giro.*

Partite di giro.

Cap. n. 150-*bis* (Di nuova istituzione). Versamento dell'imposta e sovrimposta sui profitti dipendenti dalla guerra (cap. 117-*bis* d'entrata) . . . . per memoria

Totale delle variazioni della spesa . . . + 609,100,000 —

Visto, d'ordine di S. A. R. il Luogotenente Generale di S. M. il Re:

Il ministro del tesoro: NITTI.

Il ministro per i trasporti marittimi e ferroviari: VILLA.

DECRETO-LEGGE LUOGOTENENZIALE 30 *giugno* 1918, *n.* 919, *con cui nella parte straordinaria dello stato di previsone della spesa del Ministero per i trasporti marittimi e ferroviari per l'esercizio finanziario* 1918-19 *è istituito il cap.* 55 (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;
Vista la legge 23 giugno 1918, n. 830;
Udito il Consiglio dei ministri;
Sulla proposta del ministro segretario di Stato per il tesoro di concerto con quello per i trasporti marittimi e ferroviari;
Abbiamo decretato e decretiamo:

Nella parte straordinaria dello stato di previsione della spesa del Ministero per i trasporti marittimi e ferroviari per l'esercizio finanziario 1918-19, sotto la rubrica « Spese generali » è istituito il capitolo n. 55 « Personale avventizio — Retribuzioni » con lo stanziamento di lire duecentoventimila (L. 220.000).

Questo decreto sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge ed andrà in vigore il giorno stesso della sua pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale* del Regno.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 30 giugno 1918.

TOMASO DI SAVOIA

ORLANDO — NITTI — VILLA.

Visto, *Il guardasigilli:* SACCHI.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 16 luglio 1918, n. 167.

DECRETO LUOGOTENENZIALE 30 *giugno* 1918, *n.* 959, *che approva il numero dei posti per ciascun grado dei ruoli organici del personale degli uffici delle ferrovie dello Stato* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D' ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

Vista la legge 22 maggio 1915, n. 671;

Visto l'art. 53 della legge 7 luglio 1907, n. 429, modificato dall'art. 9 del decreto Luogotenenziale 13 agosto 1917, n. 1393;

Udito il Consiglio di amministrazione delle ferrovie dello Stato;

Sulla proposta del ministro dei trasporti marittimi e ferroviari;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Con decorrenza dal 1° giugno 1918, il numero dei posti per ciascun grado dei ruoli organici del personale degli Uffici delle ferrovie dello Stato contemplati dall'allegato *I* del regolamento del personale approvato con decreto Luogotenenziale 13 agosto 1917 n. 1393, è stabilito in conformità di quanto risulta per ciascun ruolo dalle piante indicate nelle quattro tabelle annesse al presente decreto viste, d'ordine Nostro, dal ministro dei trasporti marittimi e ferrovari.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 22 luglio 1918, n. 172.

Art. 2.

Nei riguardi dei ruoli organici per i quali, in conformità di quanto è indicato nelle tabelle di cui all'articolo 1 del presente decreto, sono stabilite piante transitorie e piante definitive; le piante transitorie resteranno in vigore fino a quando sia necessario che i funzionari ed agenti, i quali si trovano attualmente in posizione anormale di grado o di numero rispetto alle piante definitive, siano conservati nei posti attualmente occupati, ma ad ogni modo non oltre la scadenza del quadriennio di cui all'art. 245 del regolamento del personale approvato col decreto Luogotenenziale 13 agosto 1917, n. 1393.

Le dette piante transitorie dovranno però intendersi gradualmente modificate, con ravvicinamento alle rispettive piante definitive, anche prima della suaccennata scadenza a misura che vengano ad eliminarsi, ad una ad una, le condizioni individuali che le hanno determinate.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 30 giugno 1918.

TOMASO DI SAVOIA

VILLA.

Visto, *Il guardasigilli:* SACCHI.

TABELLA N. 1.

RUOLI ORGANICI

del personale degli uffici delle ferrovie dello Stato

Ruolo organico del personale dei primi due gradi.

Gradi	Qualifiche	Quantità
1°	Ispettori superiori di 1ª classe, capi servizio e capo dell'Avvocatura (1)	20
1°	Capi compartimento di 1ª classe	6
	Totale 1° grado	26
2°	Ispettori superiori di 2ª classe, sotto capi servizio e vice capo dell'Avvocatura	15
2°	Capi compartimento di 2ª classe	6
2°	Capo dell'Istituto sperimentale	1
2°	Capo dell'esercizio navigazione (2)	1
	Totale 2° grado	23
	Totale primi due gradi	49

(1) Fermo il disposto dell'art. 7 della legge 7 luglio 1907, n. 429, modificato dal decreto legge 28 giugno 1912, n. 728, secondo il quale i capi dei servizi dell'esercizio e qualcuno dei capi dei servizi centrali possono avere il grado di capo servizio principale.

(2) Questa qualifica potrà essere anche di grado 1°.

TABELLA N. 2.

RUOLI ORGANICI

del personale degli uffici (1ª categoria).

Quadro N. 1.

Ruolo del personale di movimento e traffico.

Gradi	Qualifiche	Quantità	
		Pianta transitoria	Pianta definitiva
3°	Capi divisione	24	22
4°	Ispettori capi	61	62
5°	Ispettori principali	103	103
6°	Ispettori	170	171
	Totale . . .	358	358

Quadro N. 2.

Ruolo del personale della trazione, dei veicoli e della navigazione.

Gradi	Qualifiche	Quantità	
		Pianta transitoria	Pianta definitiva
3°	Capi divisione	27	25
4°	Ingegneri capi e ispettori capi	58	57
5°	Ingegneri principali e ispettori principali . .	82	82
6°	Ingegneri e ispettori	118	121
	Totale . . .	285	285

Segue TABELLA N. 2.

Quadro N. 3.

Ruolo del personale dei lavori e costruzioni.

Gradi	Qualifiche	Quantità	
		Pianta transitoria	Pianta definitiva
3°	Capi divisione	30	29
4°	Ingegneri capi e ispettori capi	113	103
5°	Ingegneri principali e ispettori principali	138	148
6°	Ingegneri e ispettori	223	224
	Totale	504	504

Quadro N. 4.

Ruolo del personale amministrativo.

Gradi	Qualifiche	Quantità	
		Pianta transitoria	Pianta definitiva
3°	Capi divisione	19	16
4°	Ispettori capi	39	39
5°	Ispettori principali	75	75
6°	Ispettori	123	126
	Totale	256	256

Segue TABELLA N. 2.

Quadro N. 5.

Ruolo del personale specializzato dell'Istituto sperimentale.

Gradi	Qualifiche	Pianta definitiva
4°	Chimici capi	2
5ª	Chimici principali	4
6°	Chimici	6
dal 6° al 3°	Ingegneri geologi Naturalisti Elettrotecnici Igienisti	4
	Totale	16

Quadro N. 6.

Ruolo del personale sanitario.

Gradi	Qualifiche	Pianta definitiva
3°	Capi divisione	3
4°	Medici capi	11
5°	Medici principali	17
6°	Medici	23
	Totale	54

Segue TABELLA N. 2.

Quadro n. 7.

Ruolo del personale legale.

Gradi	Qualifiche	Pianta definitiva
3°	Avvocati divisionali ferrovie Stato.	6
4°	Avvocati ferrovie Stato	17
5°	Vice avvocati ferrovie Stato.	27
6°	Sostituti avvocati ferrovie Stato	34
	Totale . . .	84

Quadro n. 8.

Ruolo del personale di ragioneria.

Gradi	Qualifiche	Pianta definitiva
3°	Capi divisione.	4
4°	Ispettori capi e cassieri principali	11
5°	Ispettori principali e cassieri di 1ª classe.	22
6°	Ispettori e cassieri di 2ª classe	35
	Totale . . .	72

TABELLA N. 3.

Ruoli organici del personale degli uffici (2ª categoria).

Quadro n. 1.

Ruolo del personale di movimento e traffico.

Gradi	Qualifiche	Quantità	
		Pianta transitoria	Pianta definitiva
7°	Segretari capi e sotto ispettori	180	180
8°	Segretari principali e controllori principali . .	308	297
9°	Segretari di 1ª classe e controllori	734	648
10°	Segretari di 2ª classe	578	675
	Totale . . .	1800	1800

Quadro n. 2.

Ruolo del personale amministrativo.

Gradi	Qualifiche	Quantità	
		Pianta transitoria	Pianta definitiva
7°	Segretari capi e capi magazzino di 1ª classe .	306	306
8°	Segretari principali e capi magazzino di 2ª classe	607	578
9°	Segretari di 1ª classe.	1353	1241
10°	Segretari di 2ª classe	1134	1275
	Totale . . .	3400	3400

Segue TABELLA N. 3.

Quadro n. 3.

Ruolo del personale di ragioneria.

Gradi	Qualifiche	Quantità	
		Pianta provvisoria	Pianta definitiva
7°	Segretari capi, sotto ispettori e sotto cassieri.	54	54
8°	Segretari principali e controllori principali . .	105	102
9°	Segretari di 1ª classe e controllori	225	219
10°	Segretari di 2ª classe	216	225
	Totale . . .	600	600

Quadro n. 4.

Ruolo del personale della trazione dei veicoli e della navigazione (Segretari tecnici).

Gradi	Qualifiche	Pianta definitiva
7°	Segretari tecnici, capi e sotto ispettori	24
8°	Segretari tecnici principali.	30
9°	Segretari tecnici di 1ª classe	37
10°	Segretari tecnici di 2ª classe	39
	Totale . . .	130

Segue TABELLA M. 3.

Quadro n. 5.

Ruolo del personale della trazione, dei veicoli e della navigazione (Disegnatori).

Gradi	Qualifiche	Pianta definitiva
7°	Disegnatori capi di 1ª classe	4
8°	Disegnatori capi di 2ª classe	9
9°	Disegnatori principali	29
10°	Disegnatori di 1ª classe	31
11°	Disegnatori di 2ª classe	57
	Totale . . .	130

Quadro n. 6.

***Ruolo del personale dei lavori e costruzioni** (Segretari tecnici).*

Gradi	Qualifiche	Pianta definitiva
7°	Segretari tecnici, capi e sotto ispettori	101
8°	Segretari tecnici principali	124
9°	Segretari tecnici di 1ª classe	153
10°	Segretari tecnici di 2ª classe	162
	Totale . . .	540

Segue TABELLA N. 3.

Quadro N. 7.

Ruolo del personale dei lavori e costruzioni
(Disegnatori).

Gradi	Qualifiche	Pianta definitiva
7°	Disegnatori capi di 1ª classe	11
8°	Disegnatori capi di 2ª classe	31
9°	Disegnatori principali.	113
10°	Disegnatori di 1ª classe	131
11°	Disegnatori di 2ª classe	224
	Totale	510

Quadro N. 8.

Ruolo del personale dei lavori e costruzioni
(Assistenti tecnici).

Gradi	Qualifiche	Pianta definitiva
9°	Assistenti tecnici principali.	53
10°	Assistenti tecnici di 1ª classe.	109
11°	Assistenti tecnici di 2ª classe.	238
	Totale	400

TABELLA N. 4.

Ruoli organici del personale ausiliario (Uffici).

Quadro N. 1.

Ruolo degli archivi ed aiutanti.

Gradi	Qualifiche	Pianta definitiva
8°	Archivisti capi e aiutanti capi	756
9°	Archivisti ed aiutanti principali	518
10°	Aiutanti di 1ª classe	1052
11°	Aiutanti di 2ª classe	1574
	Totale	3200

Quadro N. 2.

Ruolo delle scrivane.

Gradi	Qualifiche	Pianta definitiva
11°	Scrivane principali	160
12°	Scrivane	1040
	Totale	1200

Visto, d'ordine di S. A. R. il Luogotenente Generale di S. M. il Re:
Il ministro dei trasporti marittimi e ferroviari: VILLA.

DECRETO LUOGOTENENZIALE 30 *giugno* 1918, *n.* 960, *concernente il pagamento degli stipendi ai funzionari delle varie Amministrazioni dello Stato collocati fuori del proprio ruolo organico perchè inviati nelle colonie* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

Visto il R. decreto 8 maggio 1913, n. 419;

Visto il decreto Luogotenenziale 20 maggio 1917, n. 865;

Riconosciuto che sono ormai venute a cessare le ragioni che consigliarono le modalità stabilite col primo dei suindicati decreti per il pagamento degli stipendi ai funzionari delle varie amministrazioni dello Stato, collocati fuori ruolo perchè inviati nelle colonie;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del ministro segretario di Stato per le colonie, di concerto con quello del tesoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

A decorrere dal 1° luglio 1918, lo stipendio e le altre competenze spettanti ai funzionari delle varie amministrazioni dello Stato, collocati temporaneamente fuori del proprio ruolo organico perchè inviati in colonia, saranno corrisposti direttamente a carico dei bilanci delle singole colonie.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 19 luglio 1918, n. 170.

Art. 2.

Con decreti del ministro del tesoro saranno introdotte in bilancio le variazioni conseguenti dall'applicazione del presente decreto il quale sarà presentato al Parlamento per la sua conversione in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 30 giugno 1918.

TOMASO DI SAVOIA

ORLANDO — COLOSIMO — NITTI.

Visto, *Il guardasigilli:* SACCHI.

DECRETO LUOGOTENENZIALE 30 *giugno* 1918, *n.* 961, *che estende anche al riso le disposizioni del R. decreto* 31 *gennaio* 1915, *n.* 50, *e del decreto Luogotenenziale* 21 *novembre* 1915, *n.* 1664, *circa l'abolizione temporanea del dazio di entrata sul grano, sugli altri cereali, sulle farine e sul semolino* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata e dei poteri conferiti al Governo del Re con la legge 22 maggio 1915, n. 671;

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 19 luglio 1918, n. 170.

Visti il decreto Reale 31 gennaio 1915, n. 50 e il decreto Luogotenenziale 21 novembre 1915, n. 1664;

Visto il decreto Luogotenenziale 23 maggio 1918, n. 748;

Sulla proposta del ministro segretario di Stato per le finanze, di concerto con quelli per l'interno, per il tesoro, per i trasporti marittimi e ferroviari, per l'agricoltura, per l'industria, commercio e lavoro, per gli approvvigionamenti e consumi;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

L'abolizione temporanea del dazio d'entrata concessa sul grano, sugli altri cereali, sulle farine e sul semolino, e gli altri provvedimenti autorizzati rispetto ai detti prodotti col R. decreto 31 gennaio 1915, n. 50, e col decreto Luogotenenziale 21 novembre 1915, n. 1664, sono estesi anche al riso.

Art. 2.

Le disposizioni indicate con l'art. 1 avranno effetto per lo stesso periodo di tempo contemplato dal decreto Luogotenenziale 23 maggio 1918, n. 748.

Il presente decreto entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale* del Regno.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 30 giugno 1918.

TOMASO DI SAVOIA

ORLANDO — MEDA — NITTI — VILLA — MILIANI — CIUFFELLI — CRESPI.

Visto, *Il guardasigilli:* SACCHI.

DECRETO LUOGOTENENZIALE 4 *luglio* 1918, *n.* 962, *concernente l'impiego del materiale ferroviario da merci per i trasporti interessanti il R. esercito, la R. marina, le pubbliche amministrazioni e il commercio privato* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

Vista la legge 22 maggio 1915, n. 671;

Visto il R .decreto 15 aprile 1915, n. 505, col quale è approvato il nuovo regolamento per l'esecuzione dei grandi trasporti militari;

Visto il R. decreto 15 aprile 1915, n. 672, concernente provvedimenti ferroviari eccezionali da attuare in caso di mobilitazione;

Visto il decreto Luogotenenziale 26 aprile 1917, n. 696, recante provvedimenti per i combustibili nazionali;

Udito il Consiglio dei ministri;

Ritenuta la necessità di disciplinare l'impiego del materiale ferroviario da merci per l'effettuazione dei trasporti interessanti il Regio esercito, la Regia marina, le pubbliche Amministrazioni ed il commercio privato;

Sulla proposta del ministro segretario di Stato per i trasporti marittimi e ferroviari di concerto con i ministri dell'interno, della guerra, e *interim* delle armi e munizioni, della marina, degli approvvigionament e consumi, dei lavori pubblici, dell'industria, commercio e lavoro, dell'agricoltura, delle finanze, della grazia giustizia e culti;

Abbiamo decretato e decretiamo:

---

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 19 luglio 1918, n. 170.

Art. 1.

Ferme restando tutte le facoltà devolute al Comando supremo, e per sua delegazione alla Direzione trasporti, col R. decreto 15 aprile 1915, n. 672, l'eseguimento dei trasporti per ferrovia di merci e materiali sarà regolato come in appresso.

All'eseguimento dei trasporti per ferrovia di merci e materiali per conto del R. esercito e della R. marina, effettuati sotto scorta, in conto corrente, oppure a pagamento diretto (capo IV del regolamento per i trasporti militari sulle ferrovie del Regno) e comunque tassati, di cui sia mittente, oppure destinatario un ente militare, provvede la Intendenza generale del R. esercito (Direzione trasporti, delegazioni della Direzione trasporti Commissioni militari di linea).

Le Amministrazioni ferroviarie devono curare che questi trasporti abbiano corso in precedenza ad ogni altro.

Art. 2.

All'eseguimento di tutti gli altri trasporti ferroviari non contemplati nel precedente articolo, provvedono l' Amministrazione delle ferrovie dello Stato e le Direzioni delle ferrovie private, tenuto conto della speciale urgenza dei trasporti interessanti il Regio esercito e la Regia marina e di quelli necessari per l'approvvigionamento essenziale della popolazione civile.

L'ordine di precedenza pel carico di ogni singola categoria di trasporti, è quello risultante dalla data della domanda del carro alla stazione di partenza.

Art. 3.

Chiunque con qualsiasi mezzo si procuri una indebita fornitura di carri ferroviari od una illecita precedenza nella graduatoria di carico o comunque contravvenga agli ordini che l'autorità competente ha pubblicato anche prima dell'emanazione del presente decreto, per regolare il servizio dei trasporti, è punito con l'arresto fino a due anni e con l'ammenda da lire cento a lire duemila

senza pregiudizio delle maggiori pene previste dal Codice penale.
Il presente decreto avrà vigore a partire dal 16 luglio 1918.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 4 luglio 1918.

TOMASO DI SAVOIA

ORLANDO — VILLA — ZUPELLI — DEL BONO — CRESPI — DARI — CIUFFELLI — MILIANI — MEDA — SACCHI.

Visto, *Il guardasigilli*: SACCHI.

DECRETO LUOGOTENENZIALE 4 *luglio* 1918, *n.* 963, *che autorizza l'amministrazione delle ferrovie dello Stato a sospendere l'applicazione di determinate tariffe locali ed eccezionali per viaggiatori e merci* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;
Vista la legge 22 maggio 1915, n. 671, che conferisce al Governo del Re poteri straordinari durante la guerra;

---

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 19 luglio 1918, n. 170.

Viste le tariffe e condizioni valevoli per i trasporti effettuati sulle ferrovie esercitate dallo Stato;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del ministro segretario di Stato per i trasporti marittimi e ferroviari di concerto con quelli del tesoro, dell'industia commercio e lavoro e dell'agricoltura;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

L'Amministrazione delle ferrovie dello Stato è autorizzata a sospendere l'applicazione:

a) della tariffa locale viaggiatori n. 6 per viaggi in carrozze di quarta classe;

b) delle tariffe locali per trasporti di merci e bestiame, ancora in vigore tanto sulle linee continentali, quanto sulle linee della Sicilia, esclusa la tariffa locale a piccola velocità n. 215 (lignite e formelle di lignite);

c) delle tariffe eccezionali n. 1001 serie *A* (avanzi cascami e concimi); n. 1006 (lignite, torba e antracite) e n. 1008 (fusti di legno nuovi, vuoti);

d) delle tariffe eccezionali a piccola velocità valevoli in servizio diretto internazionale n. 1 serie *a*) (cereali, legumi, ecc.) n. 5 (tabacco) n. 7 (olii minerali pesanti) n. 17 (petrolio raffinato) e n. 25 (acque minerali).

Art. 2.

I provvedimenti di cui il precedente articolo entreranno in vigore dal 1° agosto 1918 per trasporti in servizio interno e cumulativo italiano e dalle date che saranno fissate di volta in volta dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato in relazione agli accordi con le Amministrazioni ferroviarie estere, per i trasporti in servizio internazionale ed avranno effetto fino a tre mesi dopo la pubblicazione della pace.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 4 luglio 1918.

TOMASO DI SAVOIA

ORLANDO — VILLA — NITTI — CIUFFELLI — MILIANI.

Visto, *Il guardasigilli:* SACCHI.

Ordine di servizio N. 81. (C).

Trasporti in conto corrente del Ministero per l' agricoltura e per quello degli approvvigionamenti e consumi.

(V. circolare n. 45-1917).

A partire dal 1° agosto 1918 sono istituiti appositi conti correnti:

a) *col Ministero di agricoltura* per i trasporti di macchine agrarie, di combustibili liquidi e solidi, di lubrificanti e di altri prodotti interessanti l'agricoltura, nonchè dei recipienti vuoti;

b) *col Ministero approvvigionamenti e consumi* pei trasporti di cereali, generi alimentari e di quelle altre merci delle quali il Ministero stesso provvede, nell'interesse generale, all'approvvigionamento ed al consumo, comprese le tele ed i fusti vuoti.

1. — Documenti di trasporto.

I documenti (nota di spedizione per la grande velocità, o lettèra di porto per la piccola velocità) che devono essere presentati per l'eseguimento di tali spedizioni, sono conformi a quelli prescritti pei trasporti ordinari.

Quelli del Ministero per l'agricoltura portano a stampa, tanto in testa al documento, quanto sul bollettino di consegna e sulla ricevuta di spedizione la dicitura *Ministero per l'agricoltura* e sono inoltre contraddistinti con una stella.

I documenti per i trasporti del Ministero approvvigionamenti e consumi hanno invece una larga fascia trasversale *color rosa* che interessa tanto il documento di trasporto vero e proprio, quanto la ricevuta di spedizione ed il bollettino di consegna, con la leggenda *Ministero approvvigionamenti e consumi.*

Sui documenti stessi, dai quali dovrà risultare sempre come mittente il Ministero interessato o i dipendenti uffici, verrà ap-

posto dall'ente speditore un timbro ben visibile, e la dichiarazione che trattasi di trasporto in conto corrente, autenticata dalla firma del delegato ministeriale.

2. — Registrazione e scritturazione dei trasporti.

Le registrazioni tanto in partenza, quanto in arrivo, delle spedizioni in *servizio interno,* dei due Ministeri anzidetti, devono aver luogo, senza esposizione di alcuna tassa, negli speciali registri ove vengono scritturati gli altri trasporti in conto corrente dei Ministeri della guerra, della marina, delle finanze e dell'interno (ordini di servizio 176-1908, 151-1917, 330-1915, 206-1914), però con numerazione distinta da questi ultimi, servendosi, ove occorra, anche di separato fascicolo.

Analogamente dovranno compilarsi appositi riassunti spedizioni ed arrivi modello C[i]. 429, comprendenti le due categorie di trasporti in argomento, da inviare al controllo merci interno di Torino, allegando ai riassunti degli arrivi le note di spedizione e le lettere di porto.

Pei trasporti da o per amministrazioni e tramvie con le quali vige il solo servizio di corrispondenza, il conto corrente è applicabile fino alla stazione di scambio, e per la loro registrazione e scritturazione valgono le norme sopra indicate pei trasporti in servizio interno.

I trasporti in servizio cumulativo dovranno invece essere scritturati, tanto in partenza quanto in arrivo, tra le altre spedizioni ordinarie, nei relativi registri e sui riassunti da trasmettere al controllo merci cumulativo di Firenze. Agli effetti della scritturazione ai transiti e della liquidazione della quota col corrispondente, i detti trasporti in servizio cumulativo dovranno essere considerati in *affrancato*, se diretti a stazioni delle ferrovie secondarie; ed in *assegnato* se provenienti dalle ferrovie medesime. Sui documenti di trasporto dovranno essere esposte dai transiti, come d'uso, tali tasse riflettenti la ferrovia secondaria.

Le stazioni di arrivo, assicuratosi trattarsi di trasporti in conto corrente dei Ministeri per l'agricoltura e per gli approvvi-

gionamenti e consumi, non incasseranno dal destinatario alcuna tassa e non assumeranno nessun debito, ma esporranno sui registri e riassunti la indicazione, anche in forma abbreviata, (trasporti in conto corrente).

3. — Tasse di sosta.

Anche le tasse di sosta saranno conteggiate in conto corrente e a tale scopo le stazioni dovranno rimettere mensilmente al controllo merci interno di Torino un unico elenco mod. C[1]. 445 comprendente tanto i trasporti in servizio interno, quanto i trasporti in servizio cumulativo dei due Ministeri, con tutti gli estremi necessari per l'applicazione delle tasse stesse.

4. — Assegni e spese anticipate.

I trasporti di cui trattasi, tanto in servizio interno quanto in servizio cumulativo, *non possono essere gravati nè di assegno nè di spesa anticipata.*

5. — Responsabilità dell'amministrazione ferroviaria.

La responsabilità dell'amministrazione ferroviaria, per quanto riguarda le perdite, le mancanze, le avarie, è quella stabilita pei trasporti ordinari dalle relative tariffe. Non deve essere tenuto conto delle eventuali ritardate rese.

6. — Accertamento delle anormalità.

Per le constatazioni di eventuali mancanze o di qualsiasi altra anormalità, tanto in partenza quanto in transito od in arrivo, le stazioni debbono osservare le norme comuni per i trasporti ordinari, compilando il prescritto bollettino di accertamento o il processo verbale, copia del quale, come d'uso, sarà da trasmettersi dalla stazione di arrivo alla competente Divisione movimento, cui spetta provvedere per la sistemazione della vertenza.

7. — LIQUIDAZIONE DEGLI INDENNIZZI.

Le stazioni non debbono pagare, in nessun caso, indennizzi per ritardi, mancanze, avarie od altro, senza aver prima ottenuto l'autorizzazione del proprio ufficio superiore, e ciò anche se l'indennizzo non superi la competenza finanziaria ad esse eventualmente assegnata per la diretta sistemazione delle vertenze commerciali.

Si raccomanda la scrupolosa osservanza delle suindicate disposizioni e si invitano le stazioni ad accertare che i documenti delle spedizioni di cui trattasi abbiano tutte le indicazioni richieste ed in particolare modo la firma e il timbro del delegato ministeriale, rifiutando quelli non compilati a dovere.

Resta abolita la compilazione dei prospetti Mod. C[i] 125 di cui l'ultima parte della circolare n. 45-1917.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 e 22.

Ordine di servizio N. 82. (San. L.)

Cassette di soccorso in alcune case cantoniere.

A meglio assicurare la sollecitudine del soccorso anche se i treni debbano arrestarsi in piena linea, speciali cassette, con apposito materiale sanitario, sono state poste nelle case cantoniere (V. allegato) che si trovano a metà cammino tra due stazioni distanti l'una dall'altra più di dieci chilometri. Tali case cantoniere sono contrassegnate, accanto alla progressiva chilometrica, da una croce verde in campo bianco limitato da cerchio rosso, del diametro complessivo di 35 centimetri.

Le cassette sono affidate chiuse alla custodia del guardiano salvo i casi eccezionali ai quali sono destinate, non possono essere aperte ed usate che sotto la responsabilità e alla presenza di un sorvegliante della linea o di un sanitario della Amministrazione, i quali però dovranno sempre riferirne ai loro superiori diretti. Il medico nel cui riparto è compresa la casa cantoniera fornita di cassetta di soccorso ne curerà il rifornimento secondo le norme in proposito stabilite, rivolgendosi direttamente alla sede del Servizio Sanitario Centrale.

Distribuito agli agenti delle classi 4, 9 e 15, *esclusi quelli del Compartimento di Genova.*

Il Direttore generale
R. DE CORNÈ.

Allegato all'ordine di servizio N. 82–1918.

Elenco delle case cantoniere munite di cassette di soccorso.

Compartimento di Torino.

LINEA: **Santhià-Arona** (Romagnano-Cureggio) C. C. km. 40–282.
» » » (Savigliano-Fossano) C. C. km. 44–826.
» **Torino-Cuneo** (Centallo-Cuneo) C. C. km. 66-698.

Compartimento di Milano.

LINEA: **Milano-Venezia** (Sommacampagna-Verona PN) C. C. km. 140-860.
» **Milano-Bologna** (Lodi-Secugnago) C. C. km. 177–559.

Compartimento di Venezia.

LINEA: **Belluno-Treviso** (Belluno-Sedico B) C. C. km. 79-037.
» **Pontebba-Udine Venezia** (Casarsa-Pordenone) C. C. km. 84-646

Compartimento di Bologna.

LINEA: **Bologna-Firenze** (Riola-Bagni Porretta) C. C. km. 78–422.
» **Milano-Bologna** (Rubiera-Modena) C. C. km. 43-657.
» **Milano-Bologna** (Castelfranco E.-Modena) C. C. km. 31–038.
» » » (Parma-Castelguelfo) C. C. km. 99-173.
» **Modena-Verona** (Carpi-Rolo Novi) C. C. km. 21-735.
» » » (Romanone-Mantova) C. C. km. 55–698.
» **Bologna-Rimini** (Faenza-Forlì) C. C. km. 56–173.
» **C. Bolognese-Ravenna** (Godo-Ravenna) C. C. km. 33–945.
» **Bologna-Padova** (Poggio Renatico-Ferrara) C. C. km. 40–390.

Compartimento di Firenze.

LINEA: **Pisa-Livorno** Roma. (Montepescali-Grosseto) C. C. km. 193–723
» **Faenza-Firenze** (**Faenza-Brisighella**) C. C. km. 94+292.

Compartimento di Ancona.

LINEA: **Ancona-Orte** (Fabriano-Fossato) C. C. km. 215–574.
» » » (Morgnano-Giuncano) C. C. km. 132–750.
» **Ancona-Foggia** (Montenero-Termoli) C. C. km. 433–000.
» » » (S. Severo-Motta di F.) C. C. km. 504–390.

Segue *Allegato all'ordine di servizio N. 82-1918.*

Compartimento di Roma.

LINEA: **Pisa-Livorno-Roma** (Chiarone-Montalto C.) C. C. km. 124-146.
» » » » (Montalto C.-Corneto T.) C. C. km. 108-461.
» » » » (Corneto T.-Civitavecchia) C. C. km. 89-426.
» **Firenze-Roma** (Ficulle-Allerona) C. C. km. 141-311.
» » » (Civita Castellana-Stimigliano) C. C. km. 63-738.
» » » (Fara Sabina-Monterotondo) C. C. km. 32-325.
» **Ancona-Orte** (Terni-Narni) C. C. km. 105-622.
» **Castellammare Adriatico-Roma** (Pescara-Chieti) C. C. km. 8-972.
» **Sulmona-Caianello** (Campo di Giove-Palena) C. C. km. 37-236.
» **Sulmona-Isernia** (Pettorano-Cansano) C. C. km. 19-175.
» **Roma-Ciampino** . . . . Bivio Mandrione (posto telegrafico).

Compartimento di Napoli.

LINEA: **Foggia-Napoli** (Cervaro-Giardinetto Tr.) C. C. km. 18-011.
» » » (Ariano-Montecalvo) C. C. km. 69-370.
» **Termoli-Benevento** (Larino-Casacalenda) C. C. km. 42-066.
» » » (Pietra El.-Benevento) C. C. km. 7-375.
» **Napoli-Brindisi** (Tito-Potenza) C. C. km. 158-787.

Compartimento di Bari.

LINEA: **Foggia-Gallipoli** (Mola di Bari-Polignano) C. C. km. 676-953.
» » » (Monopoli-Fasano) C. C. km. 697-030.
» » » (Carovigno-S. Vito) C. C. km. 739-930.
» **Foggia-Potenza** (Rocchetta-Melfi) C. C. km. 58-012.
» **Bari-Taranto** (Grumo Ap.-Acquaviva) C. C. km. 31-345.
» » » (Acquaviva-Gioia del Colle) C. C. km. 46-535.
» » » (Gioia del Colle-S. Basilio) C. C. km. 60-523.
» » » (Massafra-Taranto) C. C. km. 106-124.
» **Barletta-Spinazzola** (Barletta-Canne) C. C, km. 7-419.
» » » (Canosa-Minervino) C. C. km. 32-503.
» » » (Acquatetta-Spinazzola) C. C. km. 58-300.
» **Rocchetta-Gioia del C.** (Venosa-Palazzo S. Gerv.) C. C. km. 41-[illegible]65.
» » » (Spinazzola-Poggiorsini) C. C. km. 65-897.
» » » (Poggiorsini-Gravina) C. C. km. 83-961.
» » » (S. Eramo-Gioia del C.) C. C. km. 131-959.
» **Napoli-Brindisi** (Salandra-Ferrandina) C. C. km. 226-927.
» » » (Ferrandina-Pisticci) C. C. km. 241-043.
» » » (Bernalda-Metaponto) C. C. km. 265-725.

Segue *Allegato all'ordine di servizio N. 82-1918.*

LINEA: **Napoli-Brindisi** (Ginosa-Chiatona) C. C. km. 25-096.
» » » (Chiatona-Taranto) C. C. km. 8-524.
» » » (Taranto-Monteiasi) C. C. km. 6-197.
» » » (Grottaglie-Francavilla) C. C. km. 26-311.
» » » (Mesagne-Brindisi) C. C. km. 61-155.
» **Foggia-Gallipoli** (Ortanova-Cerignola) C. C. km. 553-031.
» » » (Ofantino-Barletta) C. C. km. 587-153.
» » » (Barletta-Trani) C. C. km. 600-460.
» **Foggia-Potenza** (Ordona-Ascoli Satriano) C. C. km. 25-908.

Compartimento di Reggio C.

LINEA: **Metaponto-Reggio** (Sibari-Corigliano) C. C. km. 130-833.
» » » (Corigliano-Rossano) C. C. km. 143-847.
» » » (Rossano-Mirto) C. C. km. 153-731.
» » » (Crucoli-Cirò) C. C. km. 176-311.
» » » (Strongoli-Cotrone) C. C. km. 223-017.
» » » (Bianconovo-Brancaleone) C. C. km. 404-992.

Compartimento di Palermo.

LINEA: **Messina-Palermo** (S. Fratello Acq.-Caronia) C. C. km. 113-340.
» **Catania-Caltagirone** (Grammichele-Caltagirone) C. C. km. 310-459.
» **Catania-S. Caterina Palermo** (Marcatobianco-Roccapalumba) C. C. km 76-366
» **Siracusa-Canicattì** (Ragusa-Donnafugata) C. C. km. 296-918.
» » » (Donnafugata-Comiso) C. C. km. 281-183.
» » » (Dirillo-Terranova) C. C. km. 242-746.
» » » (Butera-Falconara) C. C. km. 217-151.
» **Palermo-Trapani** (S. Ninfa-S. Castelvetrano) C. C. km. 106-895.

ALBO D'ONORE DEI MORTI PER LA PATRIA

MORTI SUL CAMPO DI BATTAGLIA.

(42106) - **Panni** ing. Cesare - disegnatore Divisione Lavori Ancona - tenente d'artiglieria - morto il 27 giugno 1918.

(171232) - **Battaglini** Mario - frenatore Divisione Mov. Roma - soldato di artiglieria - morto il 26 giugno 1917.

(162817) - **Paoli** Giacomo - aiut. applicato stazione Ancona - sottotenente bersaglieri - morto il 23 maggio 1917.

- **Amatuzzo** Francesco - cantoniere avventizio Sez. Lavori Paola - soldato di fanteria - morto il 19 giugno 1916.

(130510) - **Caiazza** Benedetto - disegnatore Sez. Lavori Catanzaro - capitano di fanteria - morto il 23 maggio 1917.

(125729) - **Bartoli** Angiolino - applicato Div. Movimento Venezia tenente arditi - morto il 20 aprile 1918.

- **Schiavone** Vincenzo - manovale avventizio dep. Locomotive Castellamare Adriatico - soldato di fanteria - morto il 20 ottobre 1917.

- **Barchetta** Umberto - manovale avventizio staz. S. Giovanni a Teduccio - soldato di fanteria - morto il 17 dicembre 1917.

(157169) - **Lupini** Guido - aiut. applicato Sez. Lavori Bologna - caporale mitraglieri - morto il 22 agosto 1917.

Parte II. — N. 30 — 25 luglio 1918.

- **De Giano** Luigi - manovale avventizio staz. Roma-Termini - soldato di fanteria - morto il 5 settembre 1917.

- **D'Amelio** Giuseppe - aiut. applicato avventizio Div. Lavori Napoli - soldato di fanteria - morto il 19 ottobre 1915.

- **Spinelli** Giuseppe - manovale avv. staz. Campomaggiore - soldato di fanteria - morto ottobre 1917.

- **Sincinelli** Celestino - manovale avvent. Squadra rialzo Milano C. - soldato di fanteria - morto il 3 marzo 1918.

(169298) - **Sorio** Licurgo - operaio officine Verona - caporale mitraglieri - morto il 2 novembre 1917.

(138930) - **Gillardi** Antonio - applicato ufficio Assegni e Statistica Torino - tenente di fanteria - morto il 19 giugno 1918.

(132079) - **Porzioli** cav. Angelo - applicato Serv. Approvvigionanamenti - tenente dei mitraglieri - morto il 16 giugno 1918.

MORTI IN SERVIZIO VITTIME DEL DOVERE.

- **Marsella** Gioacchino - fuochista avventizio Eserc. Navigazione - morto il 30 maggio 1918.

- **Faggiani** Attilio - giovanotto avventizio Eserc. Navigazione - morto il 30 maggio 1918.

- **Gandolfi** Luigi - cantoniere avvent. Sezione Lav. Milano Est - soldato 6° genio in funzioni di deviatore - morto il 20 giugno 1918.

MORTI IN STATO DI PRIGIONIA.

(155536) - **Colaprete** geom. Luigi - assistente dei lavori Sez. Lavori Sulmona - tenente mitraglieri - morto il 4 settembre 1917.

Ordine di servizio N. 2V. (M.).

Attivazione dell'orario generale 1° agosto 1918.

Col 1° agosto 1918 andrà in vigore sulla intera rete un nuovo orario generale dei treni. Con questo, verranno di massima sensibilmente allargate le percorrenze di buona parte dei treni per tener conto dei maggiori servizi che i treni viaggiatori debbono ora disimpegnare e delle meno buone qualità dei combustibili impiegati.

Con quasi uguale quantitativo di treni, si è procurato, in quanto possibile, di servir meglio le più elementari esigenze del pubblico, ottenendosi in diversi casi una migliore distribuzione e migliori coincidenze. Allo scopo poi di stabilire qualche comunicazione locale complementare, specialmente sulle linee sulle quali attualmente il servizio viaggiatori è disimpegnato da una sola coppia di treni, viene estesa in misura sensibilmente maggiore dell'attuale l'assegnazione del servizio viaggiatori, in massima colla sola 3ª classe, ai treni merci.

Le principali modificazioni nelle comunicazioni a lungo corso che avvengono col nuovo orario sono le seguenti:

— nuova comunicazione continuativa Roma-Genova a mezzo dell'accelerato 14;

— nuova sistemazione delle comunicazioni sulla linea Milano-Venezia, in modo da migliorare anche le comunicazioni locali intermedie, pur tenendo conto delle necessità di buone coincidenze a Milano coi treni delle linee di Torino e di Genova; esteso il sistema del parallelismo anche all'orario dei treni 86 e 95 che finora ne erani esclusi;

— frazionamento della comunicazione diretta diurna Milano-Bologna-Firenze-Roma nei due treni: 21 Bologna-Roma (tra Bologna e Firenze in sostituzione dell'attuale accelerato 1579); 23 Milano-Firenze, con continuazione su Roma a mezzo dell'accele-

rato 1721 Firenze-Arezzo, e del treno merci con viaggiatori delle tre classi 6371 da Arezzo a Roma, sulla quale tratta si verrà così a costituire una nuova comunicazione notturna;

— istituzione di una quarta coppia di treni accelerati tra Venezia e Bologna, in coincidenza coi treni 26 (nuovo 1586) e 27 da e per Roma;

— miglioramento delle comunicazioni di Roma e Napoli con Cosenza e con Catanzaro e colle stazioni della linea Jonica, nonchè fra le Puglie e le Calabrie a mezzo della linea Metaponto-Reggio, in ispecie mediante l'istituzione di nuovi servizi viaggiatori con treni merci sulle linee S. Eufemia-Catanzaro e Metaponto-Rgggio, e di una nuova coppia di treni sulla linea Sibari-Cosenza;

— miglioramento delle comunicazioni fra Palermo, Catania e Siracusa, nonchè di quelle della Sicilia per il Continente, ottenuto col ripristino del treno 1982 da S. Caterina a Catania e del diretto 114 da Catania a Messina.

Disposizioni riguardanti il passaggio dal cessante al nuovo orario.

Per il passaggio dall'attuale al nuovo orario, si osserveranno le seguenti norme:

Nel giorno 31 luglio si dovranno evitare quei treni straordinari che, per orario o per prevedibile ritardo, non possano giungere a destinazione o terminare la corsa in una stazione capolinea prima della mezzanotte.

L'effettuazione di ogni treno straordinario nella notte dal 31 luglio al 1° agosto sarà subordinata alle disposizioni che le Divisioni Movimento riterranno opportuno di impartire per regolare la circolazione dei treni.

Sarà cura delle Divisioni stesse di impartire tutte le disposizioni riguardo al passaggio dal cessante al nuovo orario pei treni merci senza viaggiatori, nonchè per quei treni viaggiatori non indicati, il cui orario per rispetto al servizio viaggiatori non cambia oppure non subisce che lievi variazioni. Dovranno poi diramare le occorrenti disposizioni di dettaglio per attivare quelle di cui

in appresso e che riguardano i treni viaggiatori per orario alla mezzanotte dal 31 luglio al 1° agosto.

Linea Milano-Verona-Venezia. — Il diretto 95 assumerà il nuovo orario in partenza da Milano.

Il treno 7674 (nuovo 1434) assumerà il nuovo orario ed il nuovo numero in partenza da Peschiera.

Il treno 1436 del nuovo orario sarà effettuato per la prima volta fin dalla sera del 31 luglio in partenza da Venezia, viaggiando come speciale fino a Padova.

Linea Ventimiglia-Genova. — Il treno 2256 assumerà il nuovo orario in partenza da S. Remo.

Linea Genova-Spezia-Pisa. — Il diretto 5 assumerà il nuovo orario in partenza da Pisa.

Il direttissimo 9 assumerà il nuovo orario in partenza da Genova P. P.

L'accelerato 1019 assumerà il nuovo orario in partenza da Genova P. P.

L'accelerato 1012 assumerà il nuovo orario in partenza da Zoagli.

Linea Pisa-Grosseto-Roma. — L'accelerato 1692 Roma-Pisa del cessante orario avrà ancora luogo la notte dal 31 luglio al 1° agosto fino a destinazione, proseguendo poi su Genova come treno 14 del nuovo orario.

Il direttisimo 6 assumerà il nuovo orario in partenza da Grosseto.

Il diretto 10 assumerà il nuovo orario in partenza da Civitavecchia.

Linea Firenze-Chiusi-Roma. — Non si effettuerà il servizio viaggiatori Arezzo-Roma col treno 6371 nella notte dal 31 luglio al 1° agosto.

Il direttissimo 36 assumerà il nuovo orario in partenza da Terontola.

Linea Ancona-Terni-Roma. — Il treno 6519, misto con viaggiatori, in partenza da Fossato alle 0.2 ed in arrivo a Foligno alle 2.4 non si effettuerà nella notte dal 31 luglio al 1° agosto.

Il treno 608 assumerà il nuovo orario in partenza da Terni.

Linea Castellammare Adriatico-Roma. — Il diretto 612 assumerà il nuovo orario in partenza da Sulmona.

Linea Bologna-Rimini-Ancona. — Il treno 54 assumerà il nuovo orario fin dalla sera del 31 luglio in partenza da Ancona.

Linea Ancona-Foggia. — Il diretto 57 assumerà il nuovo orario in partenza da San Vito.

Il diretto 58 assumerà il nuovo orario in partenza da Termoli.

Linea Foggia-Brindisi. — Il direttissimo T C assumerà il nuovo orario in partenza da Cerignola.

Linea Foggia-Napoli. — Il direttissimo R P assumerà il nuovo orario in partenza da Caserta, attendendo beninteso il 101 proveniente da Roma, il quale viaggia col cessante orario.

Linea Roma-Napoli. — Il direttissimo 101 viaggerà regolato dal cessante orario fino a Napoli.

L'accelerato 1809 assumerà il nuovo orario in partenza da Segni.

L'accelerato 1810 assumerà il nuovo orario in partenza da Cancello.

Linea Napoli-Potenza-Brindisi. — Il direttissimo 101 partirà da Napoli regolato dal nuovo orario, ma dopo di aver atteso l'omonimo da Roma viaggiante col vecchio orario.

Il treno merci con viaggiatori 6672 Metaponto-Potenza non avrà luogo nella notte dal 31 luglio al 1° agosto.

Linea Battipaglia-Reggio. — I treni 109 e 102 assumeranno il nuovo orario in partenza da Sapri.

Il treno 104 assumerà il nuovo orario in partenza da Paola.

L'accelerato 1935 assumerà il nuovo orario in partenza da Palmi.

Linea Metaponto-Reggio. — Il servizio viaggiatori col treno merci 6757 Catanzaro Marina-Reggio Calabria sarà iniziato la notte dal 31 luglio al 1° agosto in partenza da Roccella; quello col treno merci 6759 Sibari-Catanzaro Marina in partenza da Cariati; quello col treno merci 6760 Reggio Calabria-Catanzaro Marina in partenza da Roccella.

Per il passaggio dagli attuali ai nuovi itinerari delle tradotte per licenze verranno diramate disposizioni dalla Delegazione Trasporti di Roma.

Ammissione nei treni direttissimi dei viaggiatori muniti dei biglietti gratuiti, serie *B* di II e III classe.

I viaggiatori muniti di biglietti gratuiti *Serie B di II e III classe* sono ammessi, alle stesse condizioni di percorrenza stabilite pei viaggiatori con biglietto ordinario, anche nei treni direttissimi.

I viaggiatori muniti di biglietti *Serie B di II classe* sono, però, ammessi solo in via di esperimento in quelli seguenti:

6 fra Roma e Torino
35 » Milano e Roma
36 » Roma e Milano

Sono, tuttavia, esclusi da questi tre treni direttissimi i viaggiatori muniti di biglietti di *III classe* resi validi per la *II* tanto gratuitamente quanto verso pagamento della differenza di prezzo.

I viaggiatori muniti di biglietto *Serie B di III classe* sono poi esclusi dal treno:

36 fra Bologna e Milano

Treni merci ordinari e straordinari.

Col nuovo orario venne ampliata sensibilmente la rete dei treni merci ordinari, in base alle correnti di trasporti, eliminando in compenso molti treni attualmente giornalieri ed allo scopo di

limitare l'effettuazione di quelli straordinari. Tanto di questi ultimi quanto dei primi furono abbassate le categorie di velocità per trarre il massimo rendimento dalla forza di trazione delle locomotive impiegate.

A fine di assicurare maggior rapidità nella circolazione del materiale, venne data larga estensione alla specializzazione dei treni merci da formarsi con carri per determinate località, linee e tratte di linee, aumentando il quantitativo dei treni merci diretti ed istituendo numerose condotte a lunghe percorrenze.

Sulle principali linee della rete si mantennero i treni merci raccoglitori a G. V. serviti da squadre con manovali trasbordatori, adattandone l'orario alle aumentate esigenze dei trasporti in collettame; e nello stabilire le funzioni degli altri treni merci si tenne presente il criterio di separare, per ogni linea, il servizio locale da quello di transito.

Treni derrate.

Come pei treni viaggiatori, così pei treni derrate, si è provveduto ad allargarne le percorrenze, adottando, dove era necessario, categorie corrispondenti a velocità meno elevate e migliorando talune situazioni d'orario.

Il treno ZZ seguirà, da Cancello a Roma Trastevere, anzichè precederlo, il treno GG, come nel successivo percorso fino a Milano.

Il treno 6594 viene anticipato in partenza da Cancello alle ore 18 e messo in precedenza al GG. Col detto treno 6594 la stazione di Cancello inoltrerà tutti i carri derrate per Roma loco e stradali Roma-Livorno (esclusa), Roma-Firenze-Pistoia, Orte-Ancona e Castellammare Adriatico e diramazioni, e con gruppo in coda tutti quelli destinati a proseguire da Caserta col PP verso Foggia ed oltre. Il treno 6594, occorrendo, potrà anche servire di sussidio al GG per carri derrate destinati a Livorno ed oltre, che Roma-Tuscolana dovrà poi far proseguire col GG.

Viene istituita una nuova tradotta eventuale (XX) Reggio Calabria-Paola-Battipaglia-Cancello-Roma Tuscolana-Sarzana-Genova-Ventimiglia, per attivarla, occorrendo, pel trasporto dei carri di agrumi ed altre derrate in destinazione di Ventimiglia.

Il detto treno XX trova inoltre a Sarzana il treno straordinario TT per Fornovo-Borgo San Donnino, che a sua volta raggiunge quivi il treno DD proveniente da Foggia, in modo che il ripetuto XX possa servire, in caso di affluenza di trasporti, di sussidio ai treni GG e ZZ verso Milano e Torino (Via Sarzana-Fornovo).

Per le esigenze della campagna agrumaria (istradamento dei trasporti della via Jonica) si mantengono quattro tradotte delle cinque attuali (DD, LL, RR ed YY), le quali seguono tutte la via Taranto-Brindisi.

Tradotte militari per licenze.

Si regolarizza e si modifica l'orario delle tradotte, comprendendole con le proprie sigle fra i treni ordinari, e assegnando loro fermata in tutte le stazioni interessate; ciò su tutti i Compartimenti, meno che sulle linee del Compartimento di Venezia, dove essendo più probabili successive modificazioni locali, si sono utilizzati treni straordinari dell'orario resi giornalieri.

Il servizio delle tradotte militari per licenze si estende al percorso fra Lecce ed Otranto (nuove tradotte B-7 e B-8), a quello fra Metaponto e Taranto (nuove tradotte S 31 ed S 40) nonchè alla linea Jonica mediante treni merci ordinari.

Circolazione delle tradotte. — I treni costituenti le tradotte, sia a carico che a vuoto, debbono essere considerati a tutti gli effetti di movimento quali *treni viaggiatori accelerati di lungo percorso.*

Tutto il personale interessato deve curare la regolarità di marcia. Le Divisioni Movimento provvederanno che siano scortate, specialmente quelle che hanno composizione gravosa e quelle che percorrono valichi appenninici.

Distribuito agli agenti delle classi 3, 4, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 13, 14, 16, 32, 35, 36, 37, 42, 45, 55, 56, 57 *e* 58.

Il Direttore generale
R. DE CORNÈ.

SENTENZE

Trasporto di cose - Stazione di transito ingombra - Sospensione dei termini di resa - Notificazione della medesima - Inscindibilità dei termini di resa.

Per le vigenti disposizioni i termini di resa sono sospesi durante il tempo in cui una stazione per la quale una spedizione deve transitare rimane ingombra, anche se l'ingombro si è verificato dopo l'accettazione della spedizione.

Agli effetti di tale sospensione, basta, per diffidare il pubblico l'affissione del telegramma d'ingombro, della cui durata è giudice insindacabile l'Amministrazione ferroviaria.

Gli articoli 16 e 128 delle Tariffe, i quali fanno obbligo alla ferrovia di avvertire i mittenti delle spedizioni, delle interruzioni di linea, non si applicano al caso d'ingombro.

L'Amministrazione non è tenuta a rendere conto dello impiego dei termini parziali che compongono il termine complessivo di resa, che è inscindibile.

CORTE APPELLO DI TORINO — sent. 27 febbraio, 5 marzo 1918 (*Est.* Sbarbaro) — Ricciardi *contro* Ferrovie Stato.

Ha considerato in fatto che in data 23 febbraio 1916 il Sig. Mario Brignone spedì dalla stazione ferroviaria di Pra al Sig Michele Ricciardi in Torino un vagone completo di insalata, cipolline, erbette, carote ed altri ortaggi.

La merce giunse a Torino il 2 marzo successivo, fermentata ed in stato da non potersi più mettersi in vendita.

Procedutosi a perizia, i danni furono constatati in L. 1622 ivi compreso il rimborso del prezzo di trasporto.

Avendo poscia invano reclamato in via amministrativa, il Ricciardi promosse il presente giudizio davanti il Tribunale di To-

rino contro l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato per essere tenuta al pagamento della suddetta somma.

L'Amministrazione convenuta negò di essere responsabile del danno, adducendo che la spedizione avvenne nel termine stabilito dalla legge avuto riguardo della speciale circostanza che la stazione di Voltri compresa nell'itinerario Pra-Savona-Torino, indicato dal mittente nella lettera di porto fu dichiarata ingombra dal 24 febbraio al 2 marzo, epperciò chiede di essere assolta dall'attrice domanda previa ammessione, occorrendo, di un capitolo di prova testimoniale per stabilire il fatto dell'avvenuto ingombro della stazione di Voltri.

Il Tribunale ammise tale prova colla sentenza 23 aprile 1917 contro la quale havvi appello per parte del Ricciardi.

IN DIRITTO.

La presunzione di irresponsabilità dell'Amministrazione delle Strade Ferrate che per l'art. 401 del Codice di Commercio, quando trattasi di trasporti di determinate specie di cose soggette a facile deterioramento, dovrebbe esser stipulata volta per volta, viene invece eretta a sistema dalle vigenti tariffe e condizioni ferroviarie promulgate colla legge 27 aprile 1885, le quali, agli art. 103 e 130 dispongono che le merci suscettive di facile deterioramento si trasportano a rischio e pericolo dello speditore e l'Amministrazione risponde del danno che ne fosse seguito solo quando ne sia provato che esso fu cagionato da sua colpa.

Nel caso concreto trattandosi appunto di merce rapidamente deteriorabile è a carico del destinatario sig. Ricciardi la prova della colpa delle strade ferrate, la quale consisterebbe nell'essersi impiegato per la riconsegna delle cose trasportate un termine superiore a quello utile stabilito dalle tariffe e condizioni.

La Tariffa stata applicata nel contratto in questione è quella speciale a piccola velocità accelerata n. 50 sotto il regime della quale il termine di resa si compone di ore 24 per ogni 225 km. indivisibili di percorrenza, più ore 18 per le operazioni di servizio più un termine cosidetto di tolleranza equivalente alla metà dei termini predetti.

Un altro termine ancora è da aggiungersi nell'attuale periodo di guerra per tutti i trasporti anche non interessanti nel percorso loro i territori dichiarati in istato di guerra ed è quello autorizzato con decreto 15 aprile 1915 n. 672 nella misura di tre giorni per ogni km. nei trasporti a P. V. A.

Facendo il computo, il termine di resa viene a risultare come segue:

Operazioni di servizio, ore 18: percorso (Km. 178) ore 24; proluugamento del termine per guerra, ore 72; Totale ore 114; termine di tolleranza, ore 57. Ore 171.

Questo termine fu superato alquanto nel trasporto del vagone destinato al Ricciardi il quale impiegò ore 182, cioè dalla mezzanotte del 23 febbraio, alle ore 15 del 2 marzo 1916.

Senonchè concorreva una circostanza straordinaria. La spedizione doveva seguire la linea Pra-Voltri-Savona indicata dallo stesso mittente nella lettera di vettura.

Durante il viaggio la stazione di Voltri si rese ingombra e l'ingombro durò dal 24 febbraio al 2 marzo.

Giova ricordare che alla eventualità di ingombro di stazione provvedeva il solo art. 114 lettera O delle Tariffe e Condizioni disponendo che l'Amministrazione può in tal caso ridurre fino ad un terzo il termine per il ritiro delle merci ed aumentare di un terzo i diritti di deposito e di sosta in quelle stazioni dove si verificasse l'ingombro. Lo stesso art. soggiunge che questa disposizione potrà attivarsi con preavviso di tre giorni notificato al pubblico.

Ma il rimedio essendosi rivelato insufficiente si provvide mediante R. decreto 22 febbraio 1906, n. 36 colla seguente disposizione:

« Durante la sospensione di accettazione di merci per una stazione ingombra rimangono sospesi per le merci ad essa *destinate o in transito per la medesima* i termini di resa stabiliti dalle Tariffe e Condizioni vigenti pei trasporti di merci a P. V. A.

Il R. Decreto 22 febbraio 1906 contenente anche altri provvedimenti urgenti intesi a migliorare le condizioni di esercizio delle Ferrovie dello Stato fu convertito nella legge 12 luglio 1906, n. 332 la quale nell'art. 2 rirpoduce sostanzialmente la disposi-

zione sopra riferita ed avverte nell'art. 3 che essa rimarrà in vigore fino all'approvazione delle proposte per l'ordinamento definitivo.

Si provvede poi all'ordinamento definitivo colla Legge 7 luglio 1907, n. 429, ma l'art. 38 di questa legge mantenne espressamente in vigore l'art. 2 della legge 12 luglio 1906, n. 222 il quale anzi riveduto ed ampliato formò oggetto di una aggiunta all'articolo 58 delle Tariffe e Condizioni del tenore seguente:

« Durante il tempo in cui per ingombro è sospesa l'accettazione delle merci rimangono eziandio sospesi i termini di resa, tanto delle spedizioni destinate alle stazioni ingombre ed in corso di trasporto al momento della notificazione di tale sospensione quanto di quelle in transito per detta stazione accettate prima o dopo la notificazione ».

In forza di questa disposizione la quale è ripetuta anche nella Tariffa speciale O. V. A., n. 50, il termine di resa che nelle circostanze straordinarie avrebbe, non ostante lo stato di guerra, dovuto essere di ore 171, si aumentò della durata dell'ingombro a Voltri pari ad ore 133 e così risulta di ore 354 con un vantaggio di ore 171 sul termine effettivamente impiegato.

Escluso così il ritardo, cessa la responsabilità stabilita dalle Ferrovie.

La parte appellante riconosce che se l'ingombro di Voltri si fosse verificato prima dell'accettazione della spedizione, la prova testimoniale stata ammessa dal Tribunale per stabilire il fatto dell'ingombro della stazione notificato al pubblico sarebbe conchiudente perchè in tal caso il contratto sarebbesi stipulato con piena cognizione di causa da parte di ambedue i contraenti.

Ma la dichiarazione d'ingombro di Voltri avvenne il 24 febbraio cioè un giorno dopo l'accettazione della spedizione.

Il mittente contrattò alle condizioni normali e non gli potè essere di alcuna pratica utilità l'avviso pubblicato posteriormente alla formazione del contratto.

La conseguenza giuridica che secondo il sig. Ricciardi deriverebbe da questo stato di cose si è che le Ferrovie avevano l'obbligo di avvisare personalmente del sopravvenuto ingombro il mittente onde sollecitarne gli ordini a norma dell'art. 395 cod. comm.

e che, ad ogni modo, esse avrebbero potuto e dovuto far proseguire il trasporto per altra via libera come sarebbe stata quella di Sampierdarena-Novi-Alessandria e che non avendo curato nè l'una cosa, nè l'altra ed avendo lasciata soffrire in giacenza la merce l'Amministrazione è in colpa.

Queste eccezioni però non valgono a sorreggere l'assunto del sig. Ricciardi.

Il preavviso di tre giorni reso noto al pubblico serve unicamente agli effetti dell'art. 117 lettera O. delle Tariffe e Condizioni, cioè per la riduzione del termine nel ritiro delle merci e per l'aumento dei diritti di sosta e di deposito.

Tale preavviso, non è più richiesto dall'art. 2 della legge 12 luglio 1906 nè dall'art. 58 delle Tariffe e Condizioni, epperciò agli effetti della sospensione dei termini di resa basta per diffidare il pubblico, l'affissione del telegramma che dichiara l'ingombro ed è indifferente che si tratti di merci accettate prima o dopo la dichiarazione d'ingombro purchè siano transitanti per la stazione ingombrata.

È poi evidente che del caso di ingombro e della sua durata deve farsi giudice insindacabile l'Amministrazione delle Strade Ferrate trattandosi di circostanza, che come rettamente osservò il Tribunale sfugge alla competenza del Tribunale stesso e rientra nell' ambito descrittivo e tecnico dell' Amministrazione Ferroviaria.

Non bisogna poi confondere le disposizioni relative all'ingombro di una stazione con quelle relative all'interruzione di linea dovuta a caso fortuito o di forza maggiore come sarebbero per esempio una frana, un'inondazione, una rottura di ponte, ed è soltanto a questi ed altri simili casi di interruzione di linea che provvedono gli art. 395 del codice di commercio e 126 e 128 delle Tariffe e condizioni invocati dalla parte appellante per giustificare l'addebito che essa fa all'Amministrazione appellata di non aver domandato istruzioni allo speditore e di non avere inoltrato la merce per l'altra via rimasta libera.

E ben si comprende la ragione della differenza giacchè la durata della interruzione della linea potendo essere calcolata preventivamente, è opportuno renderne sigolarmente avvertiti gli spe-

ditori affinchè diano istruzioni ed occorrendo risolvano se lo credano, il contratto, e per contro il richiedere loro istruzioni nel caso di ingombro di una stazione potrebbe anche complicare ed aggravare l'ingombro stesso trattandosi di inconveniente che ordinariamente si manifesta improvviso e che può cessare anche da un momento all'altro cosicchè ci sarebbero talvolta a sostare, inattesa d'istruzioni, carri che invece avrebbero potuto proseguire dopo breve incaglio.

In ultimo l'appellante viene in questo secondo grado di giudizio ad addurre una circostanza di fatto assolutamente nuova. Anzi egli ne offre la prova con un capitolo per testi diretto a stabilire che la sosta del carro oltre il termine normale avvenne per incarico dell'Amministrazione ferroviaria alla stazione di Torino smistamento.

Non reputa però la Corte di potere assecondare l'appellante in questo suo nuovo sistema di difesa, giacchè anche astrazione fatta dalla questione se lo speditore o il destinatario abbiano o non diritto che l'Amministrazione ferroviaria renda loro conto dell'impiego dei termini parziali che compongono il termine inscindibile complessivo, il capitolo dedotto si rende inammessibile sia perchè è indeterminato ed equivoco non circostanziando i fatti su cui i testi dovrebbero deporre, sia perchè involge apprezzamenti sui termini legali di resa e sulla pretesa incuria dell'Amministrazione, apprezzamenti più o meno tecnici che non possono essere consentiti ai testi.

P. Q. M. — Visto quanto alle spese l'art. 370 del cod. proc. civ.

Reietta ogni contraria istanza eccezione e deduzione.

Conferma l'appellata sentenza del Trib. di Torino, 23 aprile 1917 e pone a carico dell'appellante Ricciardi Michele le spese del giudizio di appello, ecc.

ANNO XI - N. 31 1° AGOSTO 1918

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

Roma, agosto 1918 — Tip. Nazionale Bertero di G. Guadagnini e C.

DECRETO LUOGOTENENZIALE 4 *luglio* 1918, *n.* 994, *che fino a sei mesi dopo la conclusione della pace affida ad un R. Commissario straordinario l'esercizio del porto di Civitavecchia determinandone le attribuzioni* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;
Vista la legge 22 maggio 1915, n. 671;
Udito il Consiglio dei ministri;
Sulla proposta del presidente del Consiglio dei ministri, segretario di Stato per l'interno, di concerto con i ministri per i trasporti marittimi e ferroviari, del tesoro, delle finanze, della guerra ed *interim* delle armi e munizioni, della marina, dei lavori pubblici, dell'agricoltura, dell'industria, commercio e lavoro;
Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Fino a sei mesi dopo la conclusione della pace, l'esercizio del porto di Civitavecchia è affidato ad un R. commissario straordinario.

Art. 2.

Il R. commissario straordinario riassumerà tutti i poteri e le attribuzioni che attualmente spettano alle varie autorità, Com-

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 27 luglio 1918, n. 177.

missioni ed enti che hanno ingerenza nel porto e regolerà il movimento e le operazioni commerciali del porto stesso comprese quelle che interessano i diversi servizi militari.

Le suddette autorità, commissioni ed enti, gli uffici e le rappresentanze delle varie amministrazioni civili e militari dello Stato, che funzionano nel porto per il ricevimento e la rispedizione di merci e la R. capitaneria di porto, sono posti sotto l'alta direzione del R. commissario.

Art. 3.

Tutte le disposizioni riguardanti la sicurezza delle persone e delle cose negli specchi d'acqua, sulle banchine e nelle adiacenze del porto, sui luoghi o considerati come accessori del porto stesso, sugli impianti ferroviari del porto e sulle linee di collegamento colle stazioni ferroviarie, sono di competenza del R. commissario

Art. 4.

Il R. commissario ha facoltà di coordinare i servizi del porto di Civitavecchia con quelli degli scali viciniori compresi nel compartimento marittimo.

Art. 5.

Per l'esercizio delle proprie funzioni il R. commissario straordinario può emettere ordinanze eseguibili anche immediatamente e disporre l'assistenza della forza pubblica per l'esecuzione delle ordinanze stesse.

Quando le ordinanze riguardino anche l'ordine pubblico o servizi di indole strettamente militare, il Regio commissario dovrà sentire rispettivamente il sottoprefetto del circondario o il Comando della difesa marittima e il Comando militare.

Nelle ordinanze potranno essere stabilite pene per i contravventori, in misura non superiore nel massimo ad un mese di arresto ed a lire mille di ammenda.

Il R. commissario può inoltre, in casi di urgenza, disporre la requisizione delle cose e della mano d'opera occorrenti per i servizi portuali determinandone il compenso.

Art. 6.

Il R. commissario è coadiuvato da un commissario aggiunto che sostituisce il titolare in caso di assenza o di impedimento.

Art. 7.

Il R. commissario straordinario è nominato con decreto Reale su proposta del ministro per i trasporti marittimi e ferroviari, sentito il consiglio dei ministri; dipende dal ministro dei trasporti marittimi e ferroviari e corrisponderà ove occora, con gli altri Ministeri interessati in relazione alla loro competenza.

Il R. commissario aggiunto, è nominato colle stesse forme.

Con i decreti di nomina saranno stabiliti gli assegni del R. commissario e del R. commissario aggiunto.

Art. 8.

Le spese occorrenti per l'attuazione di questo decreto saranno sostenute dal Ministero per i trasporti marittimi e ferroviari e iscritto in apposito capitolo di bilancio.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 4 luglio 1918.

TOMASO DI SAVOIA.

ORLANDO — VILLA — NITTI — MEDA — ZUPELLI — DEL BONO — DARI — MILIANI — CIUFFELLI.

Visto, *Il guardasigilli:* SACCHI.

DECRETO LUOGOTENENZIALE 14 *luglio* 1918, *n.* 1020, *che estende per la durata della guerra, le concessioni di viaggio a tariffa ridotta militare sulle linee ferroviarie e di navigazione, esercitate dallo Stato, agli equipaggi delle navi mercantili requisite, sequestrate o noleggiate* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;
Vista la legge 22 maggio 1915, n. 671;
Udito il Consiglio dei ministri;
Sulla proposta del ministro segretario di Stato per i trasporti marittimi e ferroviari, di concerto col ministro del tesoro;
Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Per tutta la durata della guerra ai componenti lo stato maggiore e la bassa forza delle navi mercantili nazionali requisite, sequestrate, o noleggiate con contratto che ponga i rischi di guerra a carico dello Stato e in generale ai componenti gli equipaggi per i quali vige il divieto di sbarco, è concesso, sulle linee ferroviarie e di navigazione esercitate dalle ferrovie dello Stato, il godimento della tariffa ridotta vigente per i militari.

La concessione è limitata a due viaggi all'anno di andata e ritorno.

---

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 29 luglio 1918, n. 178.

Art. 2.

Per i marittimi di cui all'articolo precedente i quali vogliano usufruire della tariffa militare, la classe dei biglietti sarà:

a) la prima classe per i componenti dello stato maggiore che a termini degli articoli 3 e 4, 7 e 8 del decreto Luogotenenziale 11 febbraio 1918, n. 218, siano o possano essere iscritti nel ruolo degli ufficiali di vascello di complemento o degli ufficiali macchinisti di complemento col grado di capitano di corvetta o primo tenente di vascello, di maggiore macchinista, o di primo capitano macchinista;

b) la seconda classe per gli altri componenti dello stato maggiore;

c) la terza classe per i componenti la bassa forza.

Art. 3.

A carico della parte straordinaria del bilancio del Ministero dei trasporti marittimi e ferroviari sarà posta la somma fissa in ragione di lire 64 per ciascun viaggio di corsa semplice in prima classe e di lire 43 e lire 22 rispettivamente per ciascun viaggio di corsa semplice in seconda ed in terza classe.

Per ogni viaggio effettuato la somma come sopra stabilita, sarà versata a favore del bilancio delle ferrovie dello Stato.

Art. 4.

Con decreto del ministro del tesoro saranno stanziati i fondi occorrenti nel bilancio del Ministero per i trasporti marittimi e ferroviari.

Art. 5.

Il ministro per i trasporti marittimi e ferroviari darà le norme per l'esecuzione del presente decreto che avrà vigore dal giorno della sua pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale* del Regno.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 14 luglio 1918.

TOMASO DI SAVOIA.

ORLANDO — VILLA — NITTI.

Visto, *Il guardasigilli:* SACCHI.

Ordine di servizio N. 83. (C.).

Trasporti per conto delle società cooperative di consumo tra gli agenti ed operai ferroviari.

La « Società anonima cooperativa di consumo tra i ferrovieri » di Brindisi e la « Cooperativa ferrovieri » di Benevento sono ammesse a fruire, per le proprie spedizioni, delle tariffe ridotte applicabili ai trasporti eseguiti per conto delle società cooperative ferroviarie, sotto l'osservanza delle norme e delle condizioni stabilite dal regolamento, di cui l'ordine di servizio n. 167-1911.

I nomi delle predette Società devono quindi essere aggiunti, alle sedi opportune, nell'elenco allegato *A* al citato regolamento, ristampato con l'ordine di servizio n. 48 del 1918.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, *e* 22.

Ordine di servizio N. 84. (M. C.).

Cambiamento di nome della stazione di Passignano.

La stazione di *Passignano,* della linea Foligno-Terontola, ha assunto la nuova denominazione di « *Passignano sul Trasimeno* ».

Di conseguenza, nel volume « Prontuario generale delle distanze chilometriche » (edizione giugno 1914), alle pagine 43 e 91 (tabella 91), nonchè nei prontuari manoscritti delle distanze e in tutte le altre pubblicazioni di servizio nelle quali trovasi indicato il nome della stazione suddetta, dovrà apportarsi conforme modificazione.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Ordine di servizio N. 85. (M. C. L.).

Apertura all'esercizio della fermata di Villini.

Per il periodo dal 28 luglio a tutto il 31 ottobre 1918 è stata aperta all'esercizio limitatamente al servizio viaggiatori la fermata di Villini sulla linea Roma-Albano-Nettuno, tra le stazioni di Marino Laziale e Castel Gandolfo.

La detta fermata trovasi al km. 24 918 a destra della linea, ed essendo sprovvista di segnali, alla protezione dei treni provvede il personale di vigilanza.

La fermata di Villini viene esercitata per mezzo di un guardiano con le modalità di cui all'art. 25 delle « Norme per il servizio contabile delle gestioni viaggiatori, bagagli, cani e telegrafi » pubblicate con l'ordine di servizio n. 160-1909, e distribuisce biglietti di corsa semplice ai prezzi e per le corrispondenze indicate nel prospetto allegato al presente ordine di servizio.

La stazione di Albano Laziale è incaricata della scritturazione dei biglietti e del versamento del relativo importo.

In conseguenza di quanto sopra, a pag. 15 della « Prefazione generale all'orario generale di servizio » dopo Villetta Malagnino si dovrà aggiungere:

VILLINI ✱ (3). . . . . L V	R	115

riportando il nome della nuova fermata all'annotazione (3) a pagina 15.

Nel « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato » (edizione giugno 1914) si dovrà — nella parte prima a pag. 65, fra i nomi di Villetta Malagnino e Vinchiaturo, inserire:

VILLINI (e) (casa cantoniera)	Roma-Albano Nettuno	Roma 4° Roma	Roma	109 *bis*	V (6)

ed a piè della pagina stessa riportare la nota seguente:

(*e*) Aperta in determinati periodi dell'anno.

— nella parte seconda, nella tabella (109-bis) *Roma-Albano-Nettuno,* fra i nomi di Marino Laziale e Castel Gandolfo, trascrivere in carattere corsivo il nome di Villini con le seguenti distanze dalle stazioni della linea:

ROMA TERMINI	km.	25	CARROCETO	km.	22
CAPANNELLE	»	15	CAMPO DI CARNE . . .	»	27
MARINO LAZIALE . . .	»	2	PADIGLIONE	»	31
CASTEL GANDOLFO . .	»	2	ANZIO	»	40
ALBANO LAZIALE . . .	»	5	NETTUNO	»	42
CECCHINA	»	10			

Nei prontuari manoscritti delle distanze chilometriche in uso nelle stazioni e negli uffici di controllo si dovrà:

— a pagina 14 fra i nomi di Villetta Malagnino e Vinchiaturo inserire:

Villini (casa cantoniera) 85-21 *bis*.

— a pagina 85, fra i nomi di Marino Laziale e Castel Gandolfo trascrivere:

21 bis *Villini* (casa cantoniera)

nonchè la distanza e il relativo istradamento procedendo secondo quanto appresso.

Per i prontuari delle stazioni situate sulla linea Roma-Albano-Nettuno la distanza deve essere rilevata dalla tabella 109 *bis* del prontuario generale, già modificata come sopra si è detto.

Per tutti gli altri prontuari la si dovrà invece formare aggiungendo km. 1 a quella indicata per Marino Laziale e km. 2 a quella indicata per Castel Gandolfo, e scegliendo poi la più breve. L' istradamento sarà quello stesso esposto per la stazione che avrà servito di base per la formazione della distanza.

Allegato all'ordine di servizio N. 85-1918.

Prezzo dei biglietti in vendita da e per la fermata di VILLINI.

DA	A e viceversa	Biglietti di corsa semplice 1ª classe	2ª classe	3ª classe	Stazione incaricata delle scritturazioni e dei versamenti
Villini . .	Roma Termini . .	2.70	2.20	1.55	Albano Laziale
	Capannelle	2.70	1.95	1.15	
	Cecchina	1.80	1.30	0.75	
	Albano Laziale . .	0.90	0.70	0.40	
	Castel Gandolfo . .	0.40	0.30	0.20	
	Marino Laziale . .	0.40	0.30	0.20	

NB. — Nei prezzi suindicati è già compreso l'aumento del 50 % o del 30 % di cui il decreto luogotenenziale del 1917, n. 1920.

Ordine di servizio N. 86. (P.).

Piante organiche del personale subalterno degli uffici.

Si porta a conoscenza che l'on. Consiglio di amministrazione, nella sua seduta del 7 giugno 1918, con deliberazione approvata da S. E. il ministro dei trasporti marittimi e ferroviari addì 17 giugno 1918, ha stabilito, con decorrenza 1° giugno 1918, il numero dei posti per ciascun grado del ruolo organico del personale subalterno degli Uffici, in conformità della tabella annessa al presente ordine di servizio.

Allegato all'ordine di servizio N. 86–1918.

Ruolo del personale subalterno.

Gradi	Qualifiche	Quantità
12°	Uscieri capi	70
12°	Ripartitori di documenti	(a) 170
13°	Uscieri di 1ª classe	(b) 680
14°	Uscieri di 2ª classe	(b) 680
15°	Inservienti	200
	Totale . . .	1800

(a) La quantità fissata pei ripartitori di documenti dovrà intendersi, a tutti gli effetti regolamentari, diminuita di tanti posti quanti sono gli agenti di personale subalterno dei gradi inferiori al 12° che, pur continuando a disimpegnare le funzioni di ripartitori di documenti, che avevano alla data di approvazione della pianta organica, non sono ancora in condizione di essere promossi al grado 12° con la suddetta qualifica.

(b) La quantità di agenti nei gradi 13° e 14° dovrà intendersi aumentata di tanti posti quanti sono quelli di cui, per la clausola condizionale di cui sopra, dovrà considerarsi diminuita la quantità dei ripartitori di documenti inscritta al grado 12°.

Ordine di servizio N. 87. (P.).

Piante organiche del personale esecutivo.

Si porta a conoscenza che l'on. Consiglio di Amministrazione, nella sua seduta del 7 giugno 1918, con deliberazione approvata da S. E. il ministro dei trasporti marittimi e ferroviari addì 17 giugno 1918, ha stabilito, con decorrenza 1° giugno 1918, il numero dei posti per ciascun grado dei ruoli organici del personale esecutivo, in conformità delle 12 tabelle annesse al presente ordine di servizio .

Allegato all'ordine di servizio N. 87–1918.

Ruoli del personale esecutivo.

TABELLA N. 1.

Personale delle stazioni.

Ruoli	Gradi	Qualifiche	Ripartizione regionale	Quantità di posti
Personale di movimento	6	Ispettori	—	8
	6	Capi stazione superiori. . . .	—	6
	7	Capi stazione principali . . .	—	54
	7	Sotto ispettori.	—	8
	8	Capi stazione di 1ª classe . .	—	225
	8	Controllori principali	—	8
	9	Capi stazione di 2ª classe . .	—	780
	9	Controllori	—	12
	10	Capi stazione di 3ª classe . .	—	2 044
		Totale . . .	. . .	3 145
Personale delle gestioni	6	Ispettori	—	1
	7	Capi gestione principali di 1ª classe.	—	4
	7	Sotto ispettori.	—	2
	8	Capi gestione principali di 2ª classe.	—	44
	8	Controllori principali.	—	7
	9	Capi gestione di 1ª classe . .	—	235
	9	Controllori.	—	7
	10	Capi gestione di 2ª classe . .	—	(a) 245
		Totale . . .	. . .	545

(a) Finchè rimarranno in funzioni di segretario dei capi stazione e capi gestione agenti del personale degli uffici, sarà da considerarsi ridotta di altrettanti posti la pianta dei capi gestione di 2ª classe.

Ruoli	Gradi	Qualifiche	Ripartizione regionale	Quantità di posti
Personale dei telegrafi	6	Ispettori	—	1
	7	Sotto ispettori.	—	1
	8	Capi telegrafisti principali . .	—	4
	8	Controllori principali.	—	1
	9	Capi telegrafisti di 1a classe .	—	26
	9	Controllori.	—	3
	10	Capi telegrafisti di 2a classe .	—	72
		Totale . . .	. . .	108
Sotto capi e applicati	11	Sotto capi (dopo aver conseguite tutte le prescritte idoneità)	—	3 866
	11	Applicati in prova.	—	
Capi fermata	11	Capi fermata di 1a classe. . .	—	122
	12	Capi fermata di 2a classe. . .	—	98
		Totale . . .	. . .	220
Personale ausiliario	11	Commessi di 1a classe	—	2 639
	12	Commessi di 2a classe	—	2 644
			S	1 356
	13	Assistenti di stazione di 1a cl.	C	890
			M	504
			S	1 370
	14	Assistenti di stazione di 2a cl.	C	898
			M	509
		Totale . . .	. . .	10 810

Ruoli	Gradi	Qualifiche	Ripartizione regionale	Quantità di posti
Manovratori .	12	**Manovratori capi**	—	370
			S	732
	14	**Capi squadra manovratori** . .	C	379
			M	219
			S	1 851
	15	**Manovratori**.	C	1 055
			M	594
		Totale . . .	. . .	5 200
Deviatori. . .	12	**Deviatori capi**.	—	65
			S	183
	14	**Capi squadra deviatori**. . . .	C	135
			M	82
			S	2 885
	15	**Deviatori**	C	2 044
			M	1 406
		Totale . . .		6 800
			S	5 200
Manovali . . .	16	**Manovali**	C	3 700
			M	2 600
		Totale . . .	. . .	11 500

TABELLA N. 2.

Personale dei treni.

Gradi	Qualifiche	Ripartizione regionale	Quantità di posti
7	Controllori capi.	—	(a) 12
8	Capi personale viaggiante principali. .	—	9
8	Controllori viaggianti principali	—	(a) 6
9	Capi personale viaggiante di 1ª classe.	—	25
9	Controllori viaggianti di 1ª classe . . .	—	(a) 6
10	Capi personale viaggiante di 2ª classe.	—	49
10	Controllori viaggianti di 2ª classe . . .	—	38
11	Capi personale viaggiante di 3ª classe .	—	195
11	Controllori viaggianti di 3ª classe . . .	—	162
12	Conduttori capi	—	3100
13	Conduttori principali	S	560
		C	365
		M	325
14	Conduttori	S	941
		C	909
		M	750
15	Frenatori.	S	2980
		C	1973
		M	1047
	Totale . . .	. . . . . .	13452

(a) Finchè rimarranno in funzioni di controllore capo, controllore viaggiante principale e controllore viaggiante di 1ª classe agenti appartenenti ai ruoli del personale di 2ª categoria degli uffici, sarà da considerarsi ridotta di altrettanti posti la pianta degli agenti delle suddette qualifiche.

TABELLA N. 3.

Personale di macchina.

Ruoli	Gradi	Qualifiche	Ripartizione regionale	Quantità di posti
Capi deposito	6	Capi deposito superiori . . .	—	1
	7	Capi deposito principali . . .	—	9
	8	Capi deposito di 1ª classe . .	—	30
	9	Capi deposito di 2ª classe . .	—	88
	10	Capi deposito di 3ª classe . .	—	110
		Totale . . .	. . .	238
Personale di condotta	12	a) Macchinisti di treni a vapore.	—	5 825
	12	b) Macchinisti di treni elettrici.	—	295
	12	c) Macchinisti tradotte e manovre.	—	100
	13	Fuochisti e Assistenti di treni elettrici.	S	2 680
			C	2 182
			M	1 418
		Totale . . .	. . .	12 500
Personale di accudienza	13	Capi squadra accenditori e manovali.	S	45
			C	32
		Capi squadra accudienti e manovali.	M	30
	15	Accenditori e accudienti. . .	S	433
			C	368
			M	280
		Totale . . .	. . .	1 188

TABELLA N. 4.

Personale addetto alle scritturazioni (Officine).

Gradi	Qualifiche	Ripartizione regionale	Quantità di posti
12	Scritturali di 1ª classe	—	60
		S	23
13	Scritturali di 2ª classe	C	22
		M	22
	Totale . . .	. . . . . .	127

Finchè rimarranno presso le officine agenti del personale d'ufficio in posti destinati agli scritturali, sarà da considerarsi ridotta di altrettanti posti la pianta degli scritturali.

TABELLA N. 5.

Personale di macchine fisse.

Gradi	Qualifiche	Ripartizione regionale	Quantità di posti
13	Fuochisti conduttori di caldaie e motori.	S	27
		C	29
		M	38
	Totale . . .	. . . . . .	94

TABELLA N. 6.

Personale di linea.

Gradi	Qualifiche	Ripartizione regionale	Quantità di posti
12	Sorveglianti della linea	—	650
		S	756
14	Capi squadra cantonieri	C	773
		M	721
		S	3 430
16	Guardiani	C	3 090
		M	2 880
		S	4 570
16	Cantonieri	C	4 480
		M	3 950
	Totale . . .	. . . . . .	25 300

TABELLA N. 7.

Personale degli approvvigionamenti (Magazzini).

Gradi	Qualifiche	Ripartizione regionale	Quantità di posti
11	Sorveglianti di 1ª classe	—	(*a*) 30
12	Sorveglianti di 2ª classe	—	(*a*) 50
		S	95
14	Capi squadra	C	83
		M	62
		S	508
16	Manovali	C	442
		M	332
	Totale . . .	. . . . . .	1 602

(*a*) Finchè rimarranno presso i magazzini agenti del personale d'ufficio in posti destinati ai sorveglianti, sarà da considerarsi ridotta di altrettanti posti la pianta dei sorveglianti.

TABELLA N. 8.

Personale di custodia.

Gradi	Qualifiche	Ripartizione regionale	Quantità di posti
13	Custodi capi d'officina	S	6
		C	7
		M	6
13	Guardaportoni	S	8
		C	9
		M	7
15	Custodi d'officina	S	39
		C	51
		M	34
	Totale		167

TABELLA N. 9.

Personale di manovalanza delle officine, depositi, squadre di rialzo, sedi di verifica, ecc.

Gradi	Qualifiche	Ripartizione regionale	Quantità di posti
14	Capi squadra manovali	S	65
		C	46
		M	30
16	Manovali	S	2 104
		C	1 441
		M	1 336
	Totale . . .	. . .	5 022

Tabella N. 10.

Personale del Traghetto di Venezia.

	Gradi	Qualifiche	Quantità di posti
Gruppo *A*	13	Padroni	3
	14	Capi squadra	2
	15	Marinai	21
		Totale . . .	26
Gruppo *B*	13	Capi fuochisti	3
	14	Fuochisti	3
		Totale . . .	6

Tabella N. 11.

Personale tecnico ed operaio.

Ruoli	Gradi	Qualifiche	Ripartizione regionale	Quantità di posti
Officine locomotive	7	Capi tecnici principali	—	8
	8	Capi tecnici di 1ª classe . . .	—	16
	9	Capi tecnici di 2ª classe . . .	—	32
	10	Capi tecnici di 3ª classe . . .	—	48
	12	Capi squadra operai	—	156
			S	1050
	14	Operai di 1ª e 2ª categoria .	C	860
			M	650
			S	240
	15	Operai di 3ª categoria	C	210
			M	180
		Totale . . .	. . .	3450
Depositi locomotive ed esercizio navigazione	7	Capi tecnici principali	—	1
	8	Capi tecnici di 1ª classe . . .	—	9
	9	Capi tecnici di 2ª classe . . .	—	18
	10	Capi tecnici di 3ª classe . . .	—	24
	12	Capi squadra operai	—	115
			S	1520
	14	Operai di 1ª e 2ª categoria .	C	1250
			M	813
			S	150
	15	Operai di 3ª categoria	C	120
			M	82
		Totale . . .	. . .	4102

Ruoli	Gradi	Qualifiche	Ripartizione regionale	Quantità di posti
Officine veicoli	7	Capi tecnici principali	—	6
	8	Capi tecnici di 1ª classe . . .	—	17
	9	Capi tecnici di 2ª classe . . .	—	46
	10	Capi tecnici di 3ª classe . . .	—	59
	12	Capi squadra operai	—	229
	14	Operai di 1ª e 2ª categoria .	S	1195
			C	1175
			M	1040
	15	Operai di 3ª categoria	S	65
			C	75
			M	85
		Totale . . .		3992
Squadre di rialzo e di verifica	7	Capi tecnici principali	—	2
	8	Capi tecnici di 1ª classe . . .	—	4
	9	Capi tecnici di 2ª classe . . .	—	14
	10	Capi tecnici di 3ª classe . . .	—	19
	12	Capi squadra operai	—	94
	12	Capi verificatori	—	
	13	Verificatori	S	310
			C	220
			M	150
	14	Operai di 1ª e 2ª categoria .	S	910
			C	450
			M	390
	15	Operai di 3ª categoria	S	60
			C	22
			M	18
		Totale . . .	. . .	2663

Ruoli	Gradi	Qualifiche	Ripartizione regionale	Quantità di posti
Movimento	7	Capi tecnici principali	—	1
	8	Capi tecnici di 1ª classe . . .	—	4
	9	Capi tecnici di 2ª classe . . .	—	5
	10	Capi tecnici di 3ª classe . . .	—	9
	12	Capi squadra operai	—	48
	13	Sotto capi squadra operai . .	S	25
			C	16
			M	13
	14	Operai di 1ª e 2ª categoria. .	S	278
			C	160
			M	143
	15	Operai di 3ª categoria	S	123
			C	64
			M	60
		Totale . . .	. . .	949
Linee elettriche	8	Capi tecnici di 1ª classe . . .	—	4
	9	Capi tecnici di 2ª classe . . .	—	6
	10	Capi tecnici di 3ª classe . . .	—	12
	12	Capi squadra operai	—	40
	13	Sotto capi squadra operai . .	S	65
			C	10
			M	—
	14	Operai di 1ª e 2ª categoria. .	S	205
			C	50
			M	—
	15	Operai di 3ª categoria	S	170
			C	24
			M	—
		Totale . . .	. . .	586

Ruoli	Gradi	Qualifiche	Ripartizione regionale	Quantità di posti
Apparati centrali	7	Capi tecnici principali	—	2
	8	Capi tecnici di 1ª classe . . .	—	2
	9	Capi tecnici di 2ª classe . . .	—	6
	10	Capi tecnici di 3ª classe . . .	—	9
	12	Capi squadra operai	—	32
	13	Sotto capi squadra operai . .	S	28
			C	7
			M	2
	14	Operai di 1ª e 2ª categoria. .	S	211
			C	35
			M	14
	15	Operai di 3ª categoria	S	96
			C	20
			M	10
		Totale . . .	. . .	474
Materiale fisso, squadreponti in ferro, servizi d'acqua	8	Capi tecnici di 1ª classe . . .	—	1
	9	Capi tecnici di 2ª classe . . .	—	1
	10	Capi tecnici di 3ª classe . . .	—	2
	12	Capi squadra operai	—	22
	14	Operai di 1ª e 2ª categosia . .	S	14
			C	110
			M	43
	15	Operai di 3ª categoria	S	3
			C	16
			M	7
		Totale . . .	. . .	219

Ruoli	Gradi	Qualifiche	Ripartizione regionale	Quantità di posti
Laboratori chimici e foto-tipo-litografici	10	Capi tecnici di 3a classe . . .	—	1
	12	Capi squadra operai	—	8
			S	—
	14	Operai di 1a e 2a categoria. .	C	55
			M	—
			S	—
	15	Operai di 3a categoria	C	22
			M	—
		Totale . . .	. . .	86

TABELLA N. 12.

Ruoli transitori.

Ruoli	Gradi	Qualifiche	Ripartizione regionale	Quantità di posti
Personale addetto alla manutenzione fabbricati ed opere d'arte	12	Capi squadra operai.	—	4
	13	Sotto capi squadra operai . .	S	1
			C	5
			M	10
	14	Operai di 1ª e 2ª categoria . .	S	4
			C	43
			M	214
	15	Operai di 3ª categoria	S	—
			C	—
			M	15
		Totale . . .	. . .	296
Personale di verifica veicoli	15	Untori	S	118
			C	83
			M	47
		Totale . . .	. . .	248
Personale manovre delle officine e depositi	15	Manovratori d'officina	S	14
			C	3
			M	11
		Totale . . .	. . .	28
Personale di scambi delle officine e depositi	15	Deviatori	S	60
			C	30
			M	18
		Totale . . .	. . .	108

Circolare N. 3v. (M. V. V. C.).

Campagna saccarifera 1918.

(Vedi ordine di servizio n. 4v-1917).

Pei trasporti dipendenti dalla campagna saccarifera 1918, dovranno essere osservate le disposizioni contenute nell'Ordine di servizio n. 4v - 1917, pubblicato nel Bollettino ufficiale n. 30 stesso anno, con le varianti ed i chiarimenti di cui in appresso, nonchè le norme particolari impartite dalle Divisioni Movimento.

1° — Elenco degli zuccherifici. — All'elenco delle Ditte esercenti fabbriche di zucchero, di cui al punto 1) di detto Ordine di servizio, sono da aggiungere le ditte:

Ligure-Lombarda, con fabbrica a Sarmato;

Zuccherificio d'Imola, con fabbrica ad Imola;

Zuccherificio Agricolo Piacentino, con fabbrica a Piacenza;

e sono da togliere le ditte:

Ligure-Lombarda, con fabbrica a Tavernelle;

Distilleria Padana, con fabbrica a Pontelagoscuro;

Distillerie Italiane, con fabbrica a Pontelagoscuro, Padova, Polesella;

Distilleria di Cavarzere, con fabbrica a Cavarzere.

2° — Uso dei carri di portata superiore a 16 tonn. — Per la esatta applicazione del punto 2) del ricordato Ordine di servizio n. 4v-1917, relativo all'utilizzazione dei carri di portata superiore a 16 tonnellate, avvertesi che *resta fermo anche per detti carri l'obbligo di utilizzarli per l'intera capacità.*

3° — Consegna e marcatura dei carri noleggiati. — Al sesto capoverso del punto 3) le parole « *Barbabietole 1917* » vanno sostituite con le parole « *Barbabietole 1918* ».

4° — Categoria dei treni. — La categoria di velocità dei treni merci utilizzati per il trasporto delle barbabietole non potrà essere ridotta.

Per conseguenza, alle righe 12ª, 13ª e 14ª del punto 5) del citato Ordine di servizio, si dovranno depennare le parole « *riducendone all'occorrenza la categoria, in conformità a recenti disposizioni di carattere temporaneo relative a tali riduzioni di velocità* ».

5° — Tassazione dei trasporti. — Il secondo capoverso del punto 8) così concepito: « *Ai trasporti eseguiti coi carri noleggiati non è applicabile la triplicazione della tassa di cui al punto* 1° *dell'O. S. n.* 48-1917 » va sostituito dal seguente: « *Anche i trasporti eseguiti coi carri noleggiati, percorrenti fino a km. 26 inclusi, devono essere tassati in base alla distanza di km. 27* ».

Stante la sospensione della tariffa locale n. 220, resta annullata la disposizione relativa di cui all'ultimo capoverso del punto 13).

In fine a detto punto, dopo il richiamo all'O. S. 301-1915, aggiungere l'O. S. n. 66-1918.

— 6° — Giacenze di carri. — In fine al punto 12) va aggiunto il seguente capoverso: « *Tutte le stazioni, siano o non comprese nei territori situati in zona di guerra, dovranno segnalare prontamente alla rispettiva Divisione Movimento le giacenze dei carri vuoti che superino 72 ore, affinchè la Divisione possa eventualmente disporre per restituirli alla circolazione ordinaria* ».

7° — Spedizioni di carri noleggiati vuoti. — La tassa stabilita dal punto 6) per carro e per chilometro di percorso a vuoto non coperto da un corrispondente percorso a carico è elevata da L. 0.20 a L.1.00 (compreso l'aumento di cui al D. L. 26 maggio 1918, N. 728).

8° — Diritto speciale pei carri introdotti negli stabilimenti raccordati. — Per ciascun carro introdotto negli stabili-

menti raccordati degli zuccherifici deve essere applicato e riscosso lo speciale diritto di L. 5 stabilito col decreto Luogotenenziale 26 maggio 1918, n. 727 e di cui al Bollettino Commerciale n. 11 del 7 giugno c. a. ed alla Circolare gialla n. 21 del 28 giugno del Servizio Movimento.

9° — Statistica del carico. — La statistica del carico delle barbabietole, anzichè dalla stazione di partenza, dovrà essere fatta decadalmente dalle stazioni sede di zuccherifici, tenendo però distinti i quantitativi dei carri che ricevono da ciascuna provenienza e i trasporti effettuati con carri noleggiati da quelli eseguiti con carri ordinari.

Si fa viva raccomandazione ai capi delle stazioni allacciate agli zuccherifici di curare la sollecita esecuzione delle manovre per la introduzione e la estrazione dai binari raccordati dei carri carichi e vuoti.

All'uopo i capi stazione e i capi gestione faranno eseguire accertamenti anche nell'interno degli stabilimenti per rilevare la situazione del materiale, sollecitare il carico e lo scarico ed evitare che dei carri carichi o vuoti siano tenuti giacenti.

Rammentasi inoltre a tutte le stazioni interessate di non omettere mai la regolare compilazione per ogni carro, *sia carico* che *vuoto,* del foglio di scorta M-145 o del vecchio foglio Ch-104.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 11, 18, 21, 22, 41, 42, 43, 44, 45, *ed ai Controllori del materiale, nonchè ai Capi tecnici ed ai Verificatori, eccettuati quelli dei compartimenti di Bari, Reggio Calabria e Palermo.*

Il Direttore generale
R. DE CORNÈ.

SENTENZE

Trasporto di cavalli - Incendio del carro - Colpa del custode - Irresponsabilità delle ferrovie.

Il custode di una spedizione di bestiame che abbia ricoperto con paglia il piano del carro, e che siasi allontanato durante la sosta dal carro in stazione, non ha diritto a risarcimento dei danni per la distruzione del carico dipendente da improvviso incendio della paglia ed è frustraneo indagare la causa dell'incendio, perchè agli effetti della irresponsabilità del vettore è sufficiente l'esistenza del nesso di causalità fra la colpa del custode ed il rischio particolare della spedizione.

CORTE APPELLO DI PERUGIA — Sentenza 26 aprile 1918 (*Est.* Testa) — Ferrovie dello Stato, appellanti, *contro* Guerrieri.

FATTO.

Il fantino Guerrieri Guerriero, nel 25 aprile 1914, spediva a piccola velocità accelerata, a tariffa generale, da Orvieto a Siena, una cavalla, prendendo egli stesso posto, in qualità di custode, nella vettura n. 229220, in cui la cavalla fu caricata. Alla stazione di Chiusi, dovendo procedersi a manovra, per staccare i carri giunti a destinazione ed attaccarvi quelli in partenza verso Siena, e propriamente verso le ore 20,20, quando la manovra, composta di 19 veicoli e della locomotiva, percorreva la seconda linea e la traversata delimita dagli scambi 34, 32 e 31 per recarsi in sesta linea, in uno dei veicoli componenti la colonna di manovra, e precisamente nel carro 229220, dov'era la cavalla, situata terzo dopo la locomotiva, si manifestò un incendio con tale violenza da rendere impossibile qualunque soccorso all'animale che restò carbonizzato. Il Guerrieri, intanto, appena giunto a Chiusi, verso le 17,30, smontò dal carro per informarsi, com'egli afferma, a

che ora sarebbe ripartito; verso le 18,45 abbeverò la cavalla, e quindi, visto che il treno doveva manovrarsi, scese dal carro ed andò alla stazione.

Eseguita l'inchiesta amministrativa non fu potuto stabilire la causa dell'incendio; ma solo rimase assodato che il carro incendiato era coperto e con le ribalde chiuse, e che tra esso e la locomotiva si trovavano intercalati due altri carri coperti, in modo da escludere che l'incendio fosse stato provocato da una scintilla sprigionatasi dal fumaiolo della locomotiva; che nel carro, oltre la cavalla, una bicicletta e circa mezzo quintale di biada, vi era uno strato di paglia di circa 10 cm., ed, in un angolo altrettanta paglia per rifare la lettiera; e che infine il Guerrieri teneva un mozzicone di sigaro in bocca, senza essersi potuto determinare se acceso, quando stava dentro il carro all'arrivo in Chiusi, e che fumava fuori del carro.

Il Guerrieri, con domande del 1° maggio e 14 luglio 1914 alla Direzione ed al capo stazione di Orvieto, reclamò i danni in lire 2210 in proprio per la bicicletta ed i vestiti, ed in L. 6000 per conto del proprietario della cavalla tal Ghini Domenico. Ma avendogli l'Amministrazione delle ferrovie risposto che nulla gli era dovuto e che avrebbe fatto valere gli eventuali suoi diritti per l'incendio del carro, il Guerrieri, con atto 15 ottobre detto, citò innanzi il Tribunale di Orvieto l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato in persona del capo stazione di quella città, allo scopo di conseguire quanto gli era stato negato in linea amministrativa.

L'adito Tribunale, con sentenza 30 giugno-8 luglio 1915, ammise il Guerrieri a provare anche con testimoni la subordinata esposta con comparsa aggiunta, e cioè: « che la sera del 25 aprile « 1914 il carro 229220, entro cui trovavasi la cavalla da esso Guer- « rieri spedita da Orvieto con destinazione a Siena, giunse a « Chiusi con l'asse riscaldato e conseguentemente guasto, per modo « che si rese necessaria la sosta del carro medesimo e la conse- « guente manovra per distaccarlo dal treno e poi attaccarlo ad « altro treno che sarebbe partito più tardi ».

Sospese ogni pronuncia in merito e sulle spese, ed accordò la provvisoria esecuzione.

Avverso tale pronunziato appellò in via principale la conve-

nuta Amministrazione, e per incidente il Guerrieri, ed alla udienza di spedizione i procuratori delle parti conclusero come innanzi.

IN DIRITTO.

Osserva, che al fatto in esame non è applicabile la regola di diritto comune contenuta nell'art. 400 Codice di commercio, in cui la responsabilità del vettore è presunta, salvo a lui la prova che le perdita o l'avaria della cosa sia derivata da caso fortuito o da forza maggiore, da vizio delle cose stesse o dalla natura, dal fatto del mittente o dal destinatario; sibbene il principio o meglio l'eccezione stabilita all'art. 401 detto, dove è data facoltà alle Amministrazioni delle strade ferrate di stipulare che la perdita o l'avaria di determinata specie di cose fragili o soggette a facile deterioramento, o di animali, ovvero di trasporti fatti in modo speciale, si presuma derivata da vizio delle cose trasportate, dalla loro natura, o da fatto del mittente o dal destinatario, se non è provata la loro colpa.

E questa stipula è consacrata nell'art. 130 delle tariffe generali del 1885 att. g. D, in cui è disposto che: « l'Amministrazione, a meno che sia provata la sua colpa, non può essere tenuta responsabile: *a*) ecc. *b*) ecc. *h*) delle avarie e danni alle merci od agli *animali per il cui trasporto è ammessa la scorta* od è obbligatorio l'accompagnamento, in quanto il danno potevasi evitare colla presenza della persona di accompagnamento o colla vigilanza della scorta ».

Nella prima parte, quindi, di questo articolo si presume la irresponsabilità dell'Amministrazione ferroviaria (tanto vero che l'articolo medesimo porta la intestazione: « *Casi d'irresponsabilità dell'Amministrazione* » salvo la prova della sua colpa, che spetta allo speditore o destinatario. Ed in ciò bene opinava il primo giudice, non potendo essere dubbia la interpretazione dell'articolo in esame, in questa parte.

Nella seconda parte poi, e cioè, sull'espressione « in quanto il danno potevasi evitare colla vigilanza della scorta », insorge la difesa del Guerrieri, censurando l'appellata sentenza, perchè la Amministrazione ferroviaria, giusta quell'inciso, dev'essere te-

nuta responsabile non solo quando risulta in colpa, ma anche in tutti i casi in cui il nesso causale fra il pericolo e il danno non è dimostrato od escluso, epperò il Tribunale avrebbe dovuto indagare se il danno lamentato dal Guerrieri *poteva essere evitato colla vigilanza della scorta*. E poichè la scorta non doveva in quella circostanza vigilare, nè poteva evitare il danno, conclude la difesa medesima coll'affermare la responsabilità dell'Amministrazione ed alla prova della colpa del Guerrieri, dovevano rigettare la domanda di costui, senza ammettere la prova testimoniale.

Ora non bisogna dimenticare che in punto di fatto rimase assodato per confessione dello stesso Guerrieri, che il treno in cui egli viaggiava con la cavalla giunse a Chiusi verso le 17,30; che esso Guerrieri, appena giunto scese dal carro per informarsi a che ora si sarebbe partiti per Siena; che verso le 18.45 si recò al carro per abbeverare la cavalla e darle la biada; e che dopo visto che il carro veniva manovrato, scese e si recò alla stazione. Di guisa che il Guerrieri rimase assente dal carro, quando vi discese la seconda volta, per circa un'ora e mezzo, e cioè, dalle 18.45 fino alle 20,20, quando si manifestò l'incendio con tutta la sua forza distruggitrice. Ed ancora dall'inchiesta amministrativa risultò che il Guerrieri fu visto con un mozzicone di sigaro in bocca, dentro e fuori il carro che per tutto il carro incendiato vi era uno strato di paglia di circa 10 centimetri, ed altrettanta paglia per la lettiera, in un angolo. È pacifico del pari e risulta dall'allegato foglio di scorta, che il Guerrieri prese posto nel carro dove era la cavalla, in qualità di custode.

Senza voler desumere da questi dati di fatto, come pretende la difesa dell'Amministrazione delle ferrovie, che l'incendio sia stato causato dallo stesso Guerrieri col sigaro o con qualche fiammifero, e senza voler ritenere l'assoluta presunzione di irresponsabilità dell'Amministrazione stessa, è certo che, contrariamente al regolamento, il Guerrieri ricoprì di paglia, anzichè di sabbia o terriccio, il piano del carro; e che egli si assentò dal carro medesimo per circa un'ora e mezzo durante la manovra. Da ciò chiaro si evince che il Guerrieri era già in colpa, quando imprudentemente intromise la paglia nel carro, e era altresì in colpa quando si allontanò dal carro per tutto quel tempo. Egli era la scorta, ossia il custode della cavalla, al servizio dela quale era destinato, e

quindi, come accessorio alla medesima, doveva sempre diligentemente accompagnarla, specialmente durante la manovra; e se gli era lecito allontanarsi dal carro pel tempo necessario a qualche bisogno della vita, non si poteva certo permettere un'assenza così lunga; e tanto più incombeva a lui una vigilanza più assidua in quanto si era permesso di riempire il carro di paglia.

Ora qualunque sia stata la causa dell'incendio, è indubitato che questo prima d'ogni altra cosa dovè appiccarsi alla paglia per la sua estrema infiammabilità, e se il custode si fosse trovato nel carro, non avrebbe potuto non avvertire l'accensione della paglia, e quindi o poteva prontamente soffocare il fuoco nel suo nascere, od anche chiamare al soccorso e mettere in salvo la cavalla, la bicicletta e gl'indumenti.

Quindi, pure interpretando l'art. 130, nel senso che l'Amministrazione ferroviaria è sempre responsabile in tutti i casi in cui il nesso di causalità fa pericolo e danno, non è dimostrato od escluso, evidente ne risulta la irresponsabilità, perchè il danno poteva evitarsi colla vigilanza della scorta. Senonchè la difesa del Guerrieri esclude che l'incendio fosse cominciato dalla paglia, sia perchè nessuno degi astanti ebbe ad avvertire il fumo prima dell'incendio in pieno, mentre la paglia suol produrne molto; e sia perchè fu stabilito dall'inchiesta che durante la manovra nessuno si accostò al carro, nè in questo potettero entrarvi le faville della locomotiva. Ne deduce quindi che dal freno e da un riscaldamento eccessivo dei cuscinetti s'incendiò la cassa del carro ossia il piano di legno secco e arido del carro, e da questo il fuoco si comunicò alla paglia in così gran quantità ed estensione che la paglia non ebbe tempo a produrre fumo avvistatore. Conclude perciò affermando che non sarebbe stato in potestà della scorta, vigile quanto si vuole, soffocare l'incendio che anche ad essa si sarebbe manifestato non in principio, ma in pieno.

Ma se rimase assodato che nessuno si accostò al carro durante la manovra, e che in questo non potettero entrarvi faville della locomotiva, è pur vero che il Guerrieri fu l'ultimo ad allontanarsi dal carro, quando incominciò la manovra; e non è improbabile che qualche scintilla del suo mozzicone di sigaro sia caduta sulla paglia proprio nel momento che egli lasciava il carro.

Nè sarebbe inverosimile che durante la manovra nessuno abbia

notato qualche poco di fumo che poteva sprigionarsi dalla piccola finestra del carro chiuso, e che la corrente stessa doveva dileguare. Sono sempre ipotesi più o meno verosimili che si contrappongono ad ipotesi; mentre è indiscutibile ed ammesso dalla stesso Guerrieri la intromissione della paglia nel carro ed il suo allontanamento dal medesimo per un'ora e mezzo. Se nel piano del carro, anzichè paglia, si fosse gettato terriccio o sabbia, come per regolamento, anche nella ipotesi fatta dalla difesa del Guerrieri, il danno si sarebbe evitato, perchè ad una materia oltremodo infiammabile se ne sarebbe sostituita un'altra non solo non infiammabile, ma adatta anzi a spegnere l'incendio. E perciò, giova ripeterlo, se anche non incombeva al Guerrieri, come ha cercato di dimostrare, di stare continuamente nel carro, dopo la imprudente intromissione della paglia incombeva a lui una vigilanza ancora più oculata di quella generalmente imposta al custode. E si noti che se la intromissione della paglia nel carro costituisce una imprudenza ed una mancata osservanza ai regolamenti, a miglior ragione può dirsi che costituisce una mancata vigilanza. Di guisa che quel nesso di causalità fra il pericolo ed il danno, come interpreta la difesa del Guerrieri, rimane provato; in quanto il danno poteva evitarsi senza il fatto imprudente del Guerrieri dell'intromissione della paglia, ed anche senza il suo allontanamento dal carro. La ipotesi poi del carro colla paglia, per guasto del freno e pel riscaldamento dei cuscinetti, non è sempre verosimile, perchè, anche quando la causa dell'incendio fosse derivata dal freno e dai cuscinetti, il fuoco doveva di necessità cominciare solo al punto di riscaldamento, per la semplice ragione che il freno ed i cuscinetti non abbracciano tutto il piano del carro, ma determinati punti. Epperò rimane sempre fermo che se il Guerrieri non si fosse allontanato dal carro, ben poteva accorgersi del principio dell'incendio e rimediarvi, come si è detto.

Che pertanto dimostrata la colpa del Guerrieri in quanto il danno poteva evitarsi colla vigilanza della scorta, frustraneo sarebbe indagare la causa che diede origine all'incendio, come frustraneo sarebbe conoscere il valore della cavalla e degli oggetti incendiati, sui quali capi si domanda in ipotesi la prova testimoniale.

Onde la sentenza deve ripararsi, giusta le osservazioni innanzi svolte, con la condanna del Guerrieri alle spese.

ANNO XI - N. 32

8 AGOSTO 1918

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

Roma, agosto 1918 — Tip. Nazionale Bertero di G. Guadagnini e C.

DECRETO LUOGOTENENZIALE 9 *giugno* 1918, *n.* 863, *che apporta modificazioni alla legge* 16 *dicembre* 1914, *n.* 1362, *circa la pignorabilità e la sequestrabilità degli stipendi e delle pensioni e sulla cessione degli stipendi dei funzionari delle pubbliche Amministrazioni* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D' ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata, e delle facoltà conferite al Governo dalla legge 22 maggio 1915, n. 671;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del ministro segretario di Stato per il tesoro

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Il primo comma dell'art. 5 della legge 30 giugno 1908, n. 335, è abrogato.

Art. 2.

Le cessioni di stipendio o di mercede consentite dopo l'attuazione della legge 16 dicembre 1914, n. 1362, a favore di Istituti di credito contemplati dagli articoli 3 della legge 30 giugno 1908, n. 335, e 1 della legge 13 luglio 1910, n. 444, potranno, con il consenso degli Istituti cessionari, essere, in qualunque tempo, estinte

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 10 luglio 1918, n. 162.

anticipatamente e rinnovate per un quinquennio con la Cassa dei depositi e prestiti.

In questo caso l'abbuono degli interessi potrà venire regolato di comune accordo tra il cedente e il cessionario.

Art. 3.

Quando siano trascorsi almeno due anni dall'inizio di una cessione stipulata dopo la legge 16 dicembre 1914, n. 1362, i cedenti potranno estinguerla, mediante il versamento integrale del loro residuo debito.

Sull'importo di ciascuna quota mensile di stipendio o di mercede non ancora scaduta, l'Istituto cessionario dovrà concedere lo sconto, pel tempo di cui viene anticipato il rispettivo pagamento, calcolandolo allo stesso saggio al quale fu originariamente accordato il mutuo.

Art. 4.

Trascorsi almeno due anni dall'inizio di una cessione stipulata dopo l'attuazione della legge 16 dicembre 1914, n. 1362, può esserne stipulata una nuova con lo stesso o con altro Istituto, nei limiti di somma e di durata consentiti dagli articoli 3 della legge 30 giugno 1908, n. 335, e 1 della legge 13 luglio 1910, n. 444, a condizione che il ricavo della nuova cessione sia destinato, fino a concorrente quantità, alla estinzione completa della cessione in corso.

In questo caso al cessionario è dovuta la restituzione della somma capitale rimasta da pagare, più la corresponsione degli interessi pattuiti e maturati fino al giorno in cui segue la restituzione; e ciò nonostante qualunque patto in contrario.

Art. 5.

Per ottenere la dichiarazione di garanzia di cui all'art. 2 della legge 16 dicembre 1914, n. 1362, gli impiegati ed operai apparte-

nenti a classi mobilitate, che trovinsi nelle condizioni di cui agli articoli 3 della legge 30 giugno 1908, n. 335, 1 della legge 13 luglio 1910, n. 444, ed 8 della legge 16 dicembre 1914, n. 1362, dovranno, durante lo stato di guerra, pagare, oltre il contributo fissato rispettivamente dagli articoli 9, 6 e 2 delle leggi stesse, anche un contributo per i maggiori rischi, corrispondente all'1.50 per cento sull'ammontare complessivo della cessione.

Questo contributo verrà detratto dalla prima rata di stipendio o di mercede con la quale ha iniziato la cessione e sarà versato dal tesoro al fondo di garanzia.

Per le rinnovazioni delle cessioni attualmente in corso la ritenua dell'1.50 per cento viene applicata soltanto sulla differenza fra l'importo della nuova cessione e il saldo della cessione anticipatamente estinta.

Le disposizioni di cui al presente articolo si applicano anche a tutti gli ufficiali dell'esercito e dell'armata.

Art. 6.

Il presente decreto entrerà in vigore contemporaneamente alla legge 16 dicembre 1914, n. 1362.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 9 giugno 1918.

TOMASO DI SAVOIA

ORLANDO — NITTI.

Visto, *Il guardasigilli:* SACCHI.

DECRETO LUOGOTENENZIALE 4 *luglio* 1918, *n.* 997, *relativo alla iscrizione nei ruoli del personale di 2ª categoria, degli agenti dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, appartenenti al grado transitorio* 11° (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

Vista la legge 22 maggio 1915, n. 671;

Visto il decreto Luogotenenziale 13 agosto 1917, n. 1393, col quale fu approvato il nuovo regolamento del personale delle ferrovie dello Stato;

Udito il Consiglio dei ministri;

Su proposta del ministro dei trasporti marittimi e ferroviari, di concerto col ministro del tesoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art .1.

Gli agenti appartenenti all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato inscritti nel grado transitorio 11° dei ruoli del personale di 2ª categoria degli uffici, che alla data di tale inscrizione si trovino in possesso delle abilitazioni richieste dell'art. 99 del regolamento del personale approvato con decreto Luogotenenziale 13 agosto 1917, n.1393, per l'inscrizione degli applicati di stazione nell'elenco dei sotto capi, avranno titolo, in seguito a

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 30 luglio 1918, n. 179.

loro domanda da presentarsi entro due mesi dall'andata in vigore del presente decreto, ad essere messi in turno, a deroga di quanto dispone l'art. 96 del menzionato regolamento, con i detti sotto capi, per l'avanzamento al grado 10° del personale esecutivo delle stazioni e relativo passaggio dal ruolo del personale degli uffici al ruolo del personale esecutivo.

Se, giunto il loro turno, essi, per qualsiasi ragione rinunceranno al detto avanzamento nel personale esecutivo, tale rinuncia dovrà intendersi definitiva a tutti gli effetti, inalterata restando la loro posizione nel ruolo del personale d'ufficio cui appartengono.

Art. 2.

Le vacanze di grado 10° nei singoli ruoli di 2ª categoria del personale di movimento e traffico, amministrativo e di ragioneria dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, che risulteranno da coprire alla prima attuazione delle disposizioni contenute nel capo 2° titolo XI del succitato regolamento del personale, a deroga di quanto dispone l'art. 240 dello stesso regolamento saranno cumulate, e ai relativi posti di segretario di 2ª classe verranno promossi, nei modi e termini stabiliti dallo stesso art. 240, gli applicati inscritti nel grado transitorio 11° dei tre summenzionati ruoli, promiscuamente considerati, tenuto all'uopo presente l'art. 223 del regolamento suddetto.

I singoli agenti promossi verranno inscritti, secondo l'ordine di anzianità loro spettante, nel grado 10° del ruolo cui rispettivamente appartengono.

Analogamente sarà proceduto nei riguardi delle vacanze che si verificheranno successivamente nel grado 10° dei suddetti tre ruoli di movimento e traffico, amministrativo e di ragioneria, le quali alle condizioni previste dal summenzionato art. 240, siano dovute, dentro il quadriennio previsto dall'art. 245 del regolamento sopra citato, agli applicati inscritti nel quadro transitorio degli stessi tre ruoli.

La Direzione generale delle ferrovie dello Stato, subordinamente al riconoscimento delle volute attitudini dei singoli agenti,

e previo parere della competente commissione di avanzamento, provvederà ad opportuni passaggi da ruolo a ruolo, allo scopo di eliminare le eventuali eccedenze che per effetto della applicazione delle suddette disposizioni potranno formarsi nella situazione di fatto del grado 10° in confronto della rispettiva pianta numerica.

Art. 3.

Nel ruolo organico del personale amministrativo di 2ª categoria contemplato dall'allegato 1° annesso all'art. 1 del regolamento del personale delle ferrovie dello Stato approvato con decreto Luogotenenziale 13 agosto 1917, n. 1393, alle qualifiche di grado 7° è aggiunta quella di « Sotto ispettore ».

Art. 4.

Agli effetti della prima inscrizione del personale nel grado transitorio 11° del ruolo dei segretari tecnici, nell'art. 250 del suddetto regolamento del personale delle ferrovie dello Stato, alla parola « Applicati » è sostituita la parola « Agenti ».

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 4 luglio 1918.

TOMASO DI SAVOIA

ORLANDO — VILLA — NITTI.

Visto, *Il guardasigilli:* SACCHI.

DECRETO LUOGOTENENZIALE 14 *luglio* 1918, *n.* 1054, *che istituisce il capitolo* 59-*bis nello stato di previsione della spesa del Ministero per i trasporti marittimi e ferroviari per l'esercizio finanziario* 1918-1919 (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D' ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata e dei poteri straordinari conferiti al Governo del Re con la legge 22 maggio 1915, n. 671;

Visto il Nostro decreto 16 giugno 1918, n. 839;

Vista la legge 23 giugno 1918, n. 830;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del ministro segretario di Stato per il tesoro, di concerto con quello per i trasporti marittimi e ferroviari;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Nella parte straordinaria dello stato di previsione della spesa del Ministero per i trasporti marittimi e ferroviari per l'esercizio finanziario 1918-919 è istituito il capitolo n. 59-*bis* « Spese per il funzionamento del R. commissario straordinario per l'esercizio del porto di Napoli (decreto Luogotenenziale 16 giugno 1918, n. 839) » con lo stanziamento di lire quarantaseimila (L. 46,000).

Questo decreto andrà in vigore il giorno stesso della sua pubblcazione nella *Gazzetta ufficiale* del Regno.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 3 agosto 1918, n. 183.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 14 luglio 1918.

TOMASO DI SAVOIA.

ORLANDO — NITTI — VILLA.

Visto, *Il guardasigilli:* SACCHI.

ERRATA-CORRIGE

Bollettino ufficiale n. 30 del 25 luglio 1918 (Ruoli organici del personale degli uffici).

Errata	**Corrige**
Tabella n. 3 (pag. 318). (Quadro n. 4).	
Segretari tecnici, capi e sotto ispettori.	Segretari tecnici capi e sotto ispettori.
Tabella n. 3 (pag. 319). (Quadro n. 6).	
Segretari tecnici, capi e sotto ispettori.	Segretari tecnici capi e sotto ispettori.
Tabella n. 4 (pag. 321). (Quadro n. 1).	
Ruoli degli archivi ed aiutanti.	*Ruolo degli archivisti ed aiutanti.*
756	156
1574	1474

COMUNICATO

A sensi ed agli effetti dell'articolo 234 del Regolamento del personale si rende noto che con decreto di S. E. il Ministro per i trasporti marittimi e ferroviari in data 26 giugno 1918, è stato revocato il decreto Ministeriale 6 marzo 1917 col quale veniva autorizzata la riammissione in servizio (1) dell'ex macchinista sig. Borraccetti Tommaso presso l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, per incompatibilità — a sensi dell'art. 1 della legge 19 luglio 1862, n. 722, riprodotta nell'art. 10 del Testo Unico delle leggi sullo stato degli impiegati civili, approvato con R. D. n. 693 del 22 novembre 1908 — avendo egli conservato, come conserva tuttora, impiego stabile presso il Comune di Napoli.

(1) Vedasi Bollettino del personale n. 5 del maggio 1917.

Si rende noto al personale che, dalla sottoscrizione aperta dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, a favore delle famiglie bisognose dei cittadini chiamati alle armi per la guerra e della Croce Rossa, è stata prelevata, per le erogazioni relative al mese di luglio 1918, la somma di L. 138.000, di cui L. 46.000, e cioè il terzo, sono state assegnate al signor Presidente del Comitato centrale dell'associazione italiana per la Croce Rossa, previa detrazione di L. 2300 che si sono versate, in parti uguali, al Comitato nazionale ferrovieri per gli indumenti di lana ai soldati e al Comitato per i prigionieri di guerra; e L. 92.000, corrispondenti agli altri due terzi, sono state assegnate ai signori prefetti del Regno, proporzionalmente alle popolazioni delle Provincie, perchè provvedano a distribuirle fra i singoli Comitati locali seguendo analogo criterio.

Complessivamente è stata pertanto erogata, per il periodo dal luglio 1915 al luglio 1918, la somma di L. 3,918,000.

Ordine di servizio N. 88. (R.).

Variazioni al testo della Nomenclatura dei conti dall'esercizio 1915-16.

(V. ordini di servizio n. 182, 307-1915; n. 81, 133. 187-1916; n. 4, 39, 100, 155-1917).

Sono introdotte le seguenti variazioni ed aggiunte alla Nomenclatura dei conti:

Pag. 15. — Conto 27 *G*), part. 91, aggiungere l'annotazione: « Comprende pure i ricuperi, da contabilizzarsi dal Servizio Movimento, per manovre con locomotive fatte per conto degli stabilimenti raccordati, delle costruzioni, di imprese private, ecc. ».

Pag. 16. — Nel conto 29 d'entrata, part. 97, è soppresso il sottoconto *B*) « per manovre con locomotive e carrelli trasbordatori ».

Pag. 19. — Al conto 48 d'entrata è aggiunto il seguente sottoconto:

I) Concorsi e mutui per l'elettrificazione delle linee, partitario 150-*bis*.

Pag. 22. — È istituito il seguente nuovo titolo:

TIT. III-*bis*. — Industrie speciali - Sfruttamento boschi.

60-*bis*. — Ricuperi di spese d'impianto (bilancia col C/89-*bis* di spesa):

A) Ammortamento di macchinari e di altri impianti, partitario 220.

B) Rimborso spese di espropriazione, part. 221.

60-*ter*. — Ricavi dell'esercizio (bilancia col conto 89-*ter* di spesa):

A) Traverse e legnami speciali d'armamento, part. 222.

B) Legna da ardere e proventi diversi, part. 223.

Pag. 33. — Al conto 5 di spesa, sottoconto 3, partitario 392 aggiungere la seguente annotazione: « Compreso il personale addetto alla manutenzione e manipolazione degli accumulatori ».

Pag. 34. — Nel conto 6 di spesa sopprimere il sottoconto *D*-6, part. 412: « Manovre con locomotive, con carrelli trasbordatori e con arganelli »; ed il sottoconto F-1-c, partitario 421 « Manutenzione e manipolazione degli accumulatori » ed aggiungere all'annotazione del sottoconto F-1-*b* partitario 420 fra le parole « materiali di consumo » e « per il funzionamento » le seguenti: « per la manutenzione degli accumulatori ».

Pag. 45. — È soppresso il sottoconto 34 *C*), part. 685.

Pag. 46. — È istituito il seguente nuovo conto:

36-*bis*. — Erogazione delle ritenute al personale:

A) A favore dell'Erario, per imposta di R. M., tassa di bollo e contributo di guerra, part. 699-*bis*.

B) A favore del fondo pensioni e sussidi, opera di previdenza e fondo garanzia cessioni, part. 699-*ter*.

Pag. 51. — È istituito il seguente nuovo conto di spesa:

67-*bis*. — Elettrificazione di linee:

A) Annualità dovute a terzi per interessi ed ammortamento a rimborso di spese sostenute per impianti e lavori di trazione elettrica, part. 793.

B) Assegno annuo alla parte straordinaria per concorso alle spese inerenti all'elettrificazione di linee, part. 794.

Pag. 52. — Al conto 77 è aggiunto il seguente sottoconto:

C) Elettrificazione di linee, part. 827-*bis*.

Al conto 78 viene aggiunto il seguente sottoconto:

G) Elettrificazione di linee, part. 833-*bis*.

Pag. 54, 55 e 56. — Nei conti 86, 87, 88 e 89 di spesa, è soppressa la distinzione fra personale pagato a ruolo mensile e personale pagato a quindicina. Di conseguenza la dizione dei predetti conti resta così modificata:

86. — Spese per lavori delle Officine locomotive, delle Officine dei depositi e degli Stabilimenti dell'industria privata:

A) Officine locomotive:

1. Personale:

a) Stabile ed in prova - Stipendi e paghe, part. 861;

b) Stabile ed in prova - Competenze accessorie, partitario 862;

c) Avventizio - Paghe e competenze accessorie, partitario 863.

2. Forniture di magazzino, part. 864.
3. Ricambio del materiale d'esercizio, part. 865.
4. Spese diverse, part. 866.

B) Officine dei depositi:

1. Personale:

a) Stabile ed in prova - Stipendi e paghe, part. 867;

b) Stabile ed in prova - Competenze accessorie, partitario 868;

c) Avventizio - Paghe e competenze accessorie. partitario 869.

2. Forniture di magazzino, part. 870.
3. Ricambio del materiale d'esercizio, part. 871.
4. Spese diverse, part. 872.

C) Stabilimenti dell'industria privata:

1. Forniture di magazzino, part. 873.
2. Pagamenti alle Ditte riparatrici di materiale rotabile, part. 874.
3. Spese diverse, part. 875.

87. — Spese per lavori delle Officine veicoli, delle Squadre di Rialzo e degli Stabilimenti dell'industria privata:

A) Officine veicoli:

1. Personale:

a) Stabile ed in prova - Stipendi e paghe, part. 876;

b) Stabile ed in prova — Competenze accessorie, partitario 877;

c) Avventizio - Paghe e competenze accessorie, partitario 878.

2. Forniture di magazzino, part. 879.
3. Ricambio del materiale d'esercizio, part. 880.
4. Spese diverse, part. 881.

B) Squadre di Rialzo:

1. Personale:

a) Stabile ed in prova - Stipendi e paghe, part. 882;

b) Stabile ed in prova - Competenze accessorie, partitario 883;

c) Avventizio - Paghe e competenze accessorie, partitario 884.

2. Forniture di magazzino, part. 885.

3. Ricambio del materiale d'esercizio, part. 886.

4. Spese diverse, part. 887.

C) Stabilimenti dell'industria privata:

1. Forniture di magazzino, part. 888.

2. Pagamenti alle Ditte riparatrici di materiale rotabile, part. 889.

3. Spese diverse, part. 890.

88. — Spese per lavori delle Officine del Servizio Lavori:

A) Personale:

1. Stabile ed in prova - Stipendi e paghe, part. 891.

2. Stabile ed in prova - Competenze accessorie, part. 892.

3. Avventizio - Paghe e competenze accessorie, part. 893.

B) Forniture di magazzino, part. 894.

C) Ricambio del materiale d'esercizio, part. 895.

D) Spese diverse, part. 896.

89. — Materiale di scorta, materie ricevute:

A) Servizio Trazione:

1. Scorte per le Officine dei Depositi, part. 897.

2. Parco sale montate e carrelli completi, part. 898.

B) *Servizio Veicoli*:

1. Scorte per le Squadre di Rialzo, part. 899.

2. Parco sale montate e carrelli completi, part. 900.

C) Servizio Movimento - Riparti tecnici, part. 901.

D) Esercizio Navigazione:

1. Navigazione con le Isole, part. 902.

2. Stretto di Messina, part. 903.

E) Esercizio Ferrovie Secondarie Sicule, part. 904.

Pag. 57. — È istituito il seguente nuovo titolo di spesa:

TIT. III-*bis*. — Industrie speciali - Sfruttamento boschi.

89-*bis*. — Spese d'impianto (bilancia col C/60-*bis* d'entrata):

A) Espropriazioni per strade d'accesso ai boschi, part. 905.

B) Espropriazioni per teleferiche e Decauvilles, part. 906.

C) Costruzione strade, baraccamenti, ecc., part. 907.

D) Acquisto macchinari, part. 908.

89-*ter*. — Spese d'esercizio (bilancia col C/60-*ter* di spesa):

A) Acquisto di piante, part. 909.

B) Lavorazione:

1. Personale, part. 910.
2. Trasporti, part. 911.
3. Diverse, part. 912.

Pag. 71. — Il conto 50 fuori bilancio è suddiviso in due sottoconti:

A) Prodotti del traffico, part. 1249.

B) Introiti estranei al traffico, part. 1249-*bis*.

Circolare N. 50. (R).

Biglietti di Stato da L. 5 e 10.

Con decreto Luogotenenziale n. 996 del 4 luglio 1918, è stato disposto che i biglietti di Stato da L. 5 e L. 10 di nuova emissione portino la firma « *Porcna* » quale delegato della Corte dei conti, in luogo di quello precedentemente delegato « *Righetti* » collocato a riposo.

VARIAZIONI da apportare all'elenco dei rappresentanti e delegati di categoria.

Categoria	CARICA	INDICAZIONI già portate nei Bollettini	*VARIAZIONI*
3ª	Delegato suppl.	**Trenti** rag. Luigi – segretario principale – Serv. Lavori Roma.	**Trenti** rag. Luigi – segretario principale – Serv. Segretariato Roma.
3ª	Delegato suppl.	**Guiducci** Adolfo – ispettore Ancona 1° Rip. Mov.	**Guiducci** cav. Adolfo – ispettore Ancona 1° Rip. Mov.
3ª	Delegato suppl.	**Chinigò** Francesco – sotto capo ufficio – Serv. Ragioneria – Roma Sede C.	**Chinigò** Francesco – sotto capo ufficio – Serv. Ragioneria – Roma Sez. Int.
6ª	Delegato	**Ferroni** rag. Giuseppe – applicato principale – Ufficio Contr. Prod. Verona.	**Ferroni** rag. Giuseppe – applicato principale – Ufficio Contr. Prod. Torino.
9ª	Delegato	**Rosignoli** Dorino – usciere di 1ª classe – Uff. Pontr. Prod. Verona.	**Rosignoli** Dorino – usciere di 1ª classe – Uff. Contr. Prod. Torino.
10ª	Delegato	**Ceranto** rag. Luigi – capo mag. di 2ª cl. – Magazz. Verona.	**Ceranto** rag. Luigi – capo mag. di 2ª cl. – Magazz. Foligno.
12ª	Delegato	**Bianchi** Natale – sorvegliante di 2ª cl. – Dep. Comb. Treviglio.	**Bianchi** Natale – sorvegliante di 2ª cl. – Dep. Comb. Mortara.
12ª	Delegato suppl.	**Fracchiolla** Rocco – manovale – Dep. Comb. Bari.	**Fracchiolla** Rocco – manuale – Agenzia Brindisi.
12ª	Delegato suppl.	**Gallo** Dante – capo squadra – Mag. Ancona.	**Gallo** Dante – capo squadra – Mag. Rimini.
12ª	Delegato suppl.	**Dall'Olio** Giuseppe – manovale – Mag. Appr. Bologna.	**Dall'Olio** Giuseppe – manovale – Dep. Comb. Bologna.

Categoria	CARICA	INDICAZIONI già portate nei Bollettini	*VARIAZIONI*
16ª	Delegato suppl.	**Maraghini** Nello – cantoniere – Sez. Lav. Salerno.	**Maraghini** Nello – capo sq. cant. – Sez. Lav. Salerno.
17ª	Delegato suppl.	**Prina** Alessandro – capo dep. di 2ª cl. – Casale Monferr. Dep. loc.	Nominato delegato effettivo per la circoscrizione di Torino.
17ª	Delegato suppl.	**Ragazzi** Giulio – capo deposito princ. – Rivarolo dep. loc.	Nominato delegato effettivo per la circoscrizione di Genova.
20ª	Delegato	**Liguori** Pasquale – capo sq. operai – Sq. R. Roma P. M.	**Liguori** Pasquale – capo sq. operai – Sq. R. Napoli.
27ª	Delegato	**Pizzorno** Ambrogio - capo staz. di 3ª cl. – Staz. Milano P. S.	Incaricato di sostituire temporaneamente nel suo mandato il capo stazione di 2ª classe Magnico Ermenegildo delegato per la circoscrizione di Torino.
36ª	Delegato suppl.	**Manini** Aldo – assistente di staz. di 2ª cl. – Staz. Udine.	**Manini** Aldo – assistente di staz. di 2ª cl. – Staz. Bologna.
40ª	Delegato suppl.	**Carosso** cav. Angelo – capo tecn. di 1ª cl. – Off. veic. Roma-Trastevere.	**Carosso** cav. Angelo – capo tecn. di 1ª cl. – Off. veic. Vicenza.
41ª	Delegato	**Camplani** Napoleone – capo tecn. di 3ª cl. – Off. veic. Vicenza.	Dimissionario da delegato.
41ª	Delegato suppl.	**Caverzazzi** Giuseppe – capo verificatore – Sq. R. Chiasso.	Nominato delegato effettivo per la circoscrizione di Milano.
41ª	Delegato suppl.	**Conte** Elia – capo tecnico di 3ª cl. – Dep. loc. Foggia.	**Conte** Elia – capo tecnico di 2ª cl. – Dep. loc. Foggia.

Il Direttore generale

R. DE CORNE'

SENTENZE

Procedimento penale - Responsabile civile - Infortunio sul lavoro - Se il deviatore sia un preposto - Vedove di militari morti a causa di disastro ferroviario - Decreto Luogotenenziale 21 ottobre 1915, n. 1558 - Sua costituzionalità ed invocabilità da parte dell'Amministrazione delle ferrovie.

Non ogni operaio che sovraintende al proprio lavoro, lo dirige e lo sorveglia mentre lo esegue, è un preposto ai sensi dell'art. 32 della legge sugli infortuni, ma solamente colui che sovraintende al lavoro di altri che sono sotto la sua dipendenza.

Il deviatore ferroviario non dirigendo il lavoro di chicchessia ed essendo, invece, sotto la diretta sorveglianza e direzione del dirigente il movimento in tutto ciò che ha attinenza con il servizio al quale è addetto, non può considerarsi preposto ai sensi di legge.

In applicazione del testo unico delle leggi sulle pensioni civili e militari approvate con R. D. 25 febbraio 1895, n. 70 e del D. L. 21 ottobre 1915, n. 1558, le vedove di militari morti a causa di disastro ferroviario, hanno solo diritto alla pensione privilegiata e non anche al risarcimento previsto dal cod. civ.

Nè ha fondamento la tesi che il decreto Luogotenenziale del 21 ottobre 1915 non sia costituzionale ed in ogni caso che non sia applicabile ai militari e tanto meno che non possa invocarsi dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato.

CORTE APPELLO DI ROMA, 3ª Sezione Penale; sent. 7 maggio 1918 (*Pres.* Greco-*Est.* Jannitti cav. Francesco) — Ferrovie Stato (Processo Di Chiara), contro Trementini, Gaiofato ed altre parti civili. (1)

(1) È sentenza in sede di rinvio dalla Cassazione la cui decisione 7 gennaio 1918 venne pubblicata nel Boll. 1918, IV, 69.

La Corte osserva che la nuova eccezione proposta dalla parte civile Boraso Adelaide vedova Cristofoli, che cioè; avendo l'Amministrazione responsabile civile accettata la posizione giuridica del processo, senza eccepire in *limine litis* la sua irresponsabilità, deve respingersi il suo appello, e per lo effetto, pronunziarsi sentenza declaratoria di danni da liquidarsi, non ha giuridico fondamento.

Per vero: la citazione della persona civilmente responsabile consiste, nell'invito di provvedere in tale qualità alla propria difesa nel procedimento, con l'indicazione delle istanze che si propongono contro di essa, art. 67 P. P. Se la citazione è opposta, le decisioni sulla imputazione sono inappellabili, però esse non pregiudicano la questione, se a norma delle leggi civili, la persona civilmente responsabile debba rispondere per l'imputato, del danno cagionato dal reato; art. 70 P. P.: in ordine a detta questione, vigono per la persona suddetta tutti i diritti e le garanzie concedute all'imputato per esercitare la difesa, i mezzi d'impugnazione, e le relative norme di procedura, art. 71 ivi. Cosicchè, la posizione processuale della persona medesima non ammette accettazioni implicite sulla questione dell'*an debeatur* pel solo fatto di non essersi opposta alla sua citazione in giudizio; mentre essa è rimasta in questo, per ottenere appunto quella dichiarazione, che escluda rispetto al Trementini, qualsiasi responsabilità civile, e relativamente alle vedove dei soldati morti la limiti alle pensioni privilegiate già ottenute.

Che, nei riguardi del Trementini, l'Amministrazione sostiene, che essa debba rispondere dei danni verso di lui, nel solo caso, che il Di Chiara, unico responsabile penale del disastro, fosse stato da essa amministrazione o dai regolamenti, proposto al servizio dal quale, per colpa di esso Di Chiara, il disastro sarebbe derivato; ed impugna tali rapporti di preposizione. Tali deduzioni dell'Amministrazione appellante meritano pieno accoglimento.

Difatti; trovandosi il Trementini assicurato come fuochista delle ferrovie di Stato, in favore di questa amministrazione dispone l'art. 34 Testo Unico legge 31 gennaio 1904, n. 51: che: « salvo i casi previsti dall'art. 32, i capi o esercenti d'imprese, industrie, o costruzioni, dopo stipulata l'assicurazione o dopo

aver provveduto a termini degli art. 19 e 20 restano esonerati dalla responsabilità civile per gli infortuni sul lavoro. La irresponsabilità quindi è di massima, e solo vi fanno eccezione i casi previsti nell'art. 32, che così fra l'altro stabilisce » rimane la responsabilità civile al proprietario, o capo ed esercente della impresa, industria o costruzione, quando la sentenza penale stabilisca che l'infortunio sia avvenuto per fatto, imputabile a coloro, che egli ha proposto alla direzione o sorveglianza, del lavoro se del fatto di essi debba rispondere secondo il S. C. » .

Questa disposizione delimina e restringe quella dell'articolo 1153 C. C. e come tale è l'interpretazione non estensiva e giova ad interpretarla il disposto dell'art. 7 di detta legge ove si sancisce il principio del danno incolpevole risarcibile, in vista dei nuovi bisogni giuridici industriali e meccanici, che autorizzano la risarcibilità anche in concorso di grave colpa di chi fu vittima d'infortunio, e la mette questa risarcibilità la detta legge a carico dell'industriale e simile, coll'obbligo della sola assicurazione: art. 7 « L'assicurazione deve essere fatta a cura e « spese del capo dell'esercente della impresa, industria e costru- « zione per tutti i casi di morte o lesioni personali provenienti « da infortunio che avvenga per causa violenta in occasione del « lavoro, le cui conseguenze abbiano una durata maggiore di cin- « que giorni ».

Cosicchè, a questo articolo vanno allegati gli art. 6 e 2 della legge stessa in quanto si stabilisce che l'assicurazione è obbligatoria per gli operai di cui nell'art. 1,riferentesi al lavoro cui l'operaio è addetto; ed a norma dell'art. 2 che determina le modalità del lavoro stesso. Per aversi invece, oltre l'onere dell'assicurazione, anche quello di cui all'art. 1153 C. C. occorre una sentenza penale, che stabilisca un vincolo di preposizione tra la persona civilmente responsabile ed il colpevole dell'infortunio, e che questo sia avvenuto per fatto dell'imputato medesimo. Da questi casi quindi, per la eccezione dell'art. 32, non può prescindersi; ed occorre pertanto stabilire, se il fatto commesso dal Di Chiara sia dipendente da quel rapporto di preposizione da parte della Amministrazione ferroviaria, e che si sia estrinsecato mediante direzione, o sorveglianza del lavoro affidato ad esso imputato. Questa responsabilità conseguentemente è circoscritta a quella

noscente dal reato, ed il legislatore ha così contemperati gli interessi dell'industria e quelli del lavoro. Quale sia il contenuto obbiettivo della preposizione si desume dall'art. 2 n. 2 della legge in cui è detto: « È considerato operaio agli effetti della presente legge: 1° chiunque, in modo permanente o avventizio, e con rimunerazione fissa o cottimo, è occupato nel lavoro fuori delle propria abitazione.

2° chiunque, nelle stesse condizioni, anche senza partecipare materialmente al lavoro, sovraintendente al lavoro di altri ».

Viene così determinato e distinto dalla legge, l'operaio esecutore materiale del lavoro, da quello che al lavoro sopraintende mediante direzione o sorveglianza, e pertanto non può confondersi l'una con l'altra mansione che così specificatamente sono separate e distinte: e sarebbe travisare tali norme subbiettive e obbiettive qualora si ritenesse, che chi sopraintende dirige o sorveglia, possa sopraintendere al proprio lavoro dirigerlo e sorvegliarlo, mentre lo esegua: perchè, se ciò fosse, ogni operaio, libero ed autonomo nella scelta dei mezzi accidentali e materiali per l'esecuzione del suo lavoro, ma che dalla propria arte e necessità meccanica o industriale, o altrimenti, gli sono forniti ed indicati, in quanto di tale libertà ed autonomia si avvalga, sarebbe un preposto.

Pel fatto colposo o dannoso da lui così compiuto dovrà esso stesso rispondere ai sensi degli art. 1151 e 1152 C. C., ma perchè si abbia la responsabilità giuridica dell'art. 1153 C. C. in relazione all'art. 32 legge speciale per gli infortuni, bisogna che si prescinda da quella attività intelligente e libera di qualsiasi operaio esecutore materiale di un lavoro, ciò che si desume anche tenendo presenti gli art. 21 n. 6 e 22 n. 3 del regolamento del 15 marzo 1904 per l'esecuzione della legge sugli infortuni: e che invece si ricerchi la autonomia del direttore o sorvegliante del lavoro, nel senso sobiettivo e giuridico della responsabilità di chi l'ha proposto e gli ha attribuito facoltà di ordinare o vietare, di indicare e precisare le modalità di un lavoro a dipendenti che lo eseguano obbligatoriamente secondo gli ordini da esso direttore o sorvegliante impartiti. Così inteso il concetto di preposizione, si viene a stabilire una correlazione di causa ed effetto tra l'ordine e la esecuzione di esso, d'onde la responsa-

bilità penale di chi ordinò od omise, e di chi eseguì e non obbedì e colui che adibì l'ordinatore od il sorvegliante incapace, o manchevole, preponendolo al lavoro degli altri.

Nella specie, la sentenza appellata così, a seconda dei risultamenti processuali e dei regolamenti determina le attribuzioni del deviatore, come era il Di Chiara, che cioè: « nella stazione di Ciampino, ove vige il sistema di blocco, il deviatore non ha altro dovere che di comunicare al dirigente l'approssimarsi dei treni, ricevere gli ordini ed eseguirli aprendo gli scambi, e rinchiudendoli non appena passato il convoglio, a tale uopo, egli comunica a mezzo di telefono col capo stazione il quale, a sua volta, ha la possibilità di controllare l'esecuzione dell'ordine mediante un ripetitore ottico, il deviatore non deve pertanto preoccuparsi della posizione dei convogli nei binarii, poichè questo è pensiero del dirigente.

Questo è l'arbitro di quanto accade nel piazzale, cioè fra i due dischi di protezione ed i caselli di blocco, egli quindi dirige le manovre, e deve assicurarsi, che il binario sul quale va ad inoltrarsi un treno cui abbia fatto segnalare via libera, sia libero e predisposto a riceverlo.

E dopo esaminata la prova, dalla quale risulta che il capo stazione non aveva dato ordine di via libera, conchiude detta sentenza, ritenendo che responsabilità dunque del Di Chiara è pienamente provata, derivante dalla inosservanza dell'art. 16 del regolamento per la circolazione dei treni, la dove è disposto, che i segnali di protezione devono essere chiusi ad iniziativa di chi li manovra, nè possono essere disposti in via libera senza l'ordine del dirigente, ordine che egli non ricevette, e mancando il quale, non avrebbe potuto aprire il blocco, mentre con la sua trasgressione provocò l'entrata del treno senza le cautele regolamentari, e provocò l'urto dannoso. Tuttociò risponde strettamente al disposto del citato art. 6 del detto regolamento che è così concepito: « I segnali di protezione di una stazione debbono essere chiusi d'iniziativa di chi li manovra, col controllo, del dirigente, appena siano stati oltrepassati da un treno in arrivo, nè potranno essere disposti a via libera senza l'ordine del dirigente stesso. L'ordine di disporre a via libera un segnale di protezione

non può essere dato se non dopo trascorso l'intervallo prescritto pel distanziamento decorrente dall'ora di partenza o del transito del treno, o (quando questo treno dovesse essere raggiunto in stazione da un altro) se non dopo avere predisposto il binario di riceverlo, e controllata la posizione dei deviatoi ».

Era questa la condizione dei treni: onde, il Di Chiara doveva attendere l'ordine di via libera, ed il controllo da parte del dirigente, ciò che esclude in modo categorico e preciso qualsiasi preposizione da parte sua nel fatto da lui compiuto di sua iniziativa, sia per la direzione che per la vigilanza.

L'abuso di attribuzioni e la violazione dei regolamenti, commessi dal Di Chiara, sono estranei al rapporto giuridico di preposizione intercedente tra il capo stazione dirigente e sorvegliante e l'Amministrazione che lo propose a quei determinati scopi di sicurezza, e quindi, al contenuto di responsabilità del citato art. 32 della legge speciale. La difesa della parte civile di Trementini ha cercato di dimostrare con gli articoli delle istruzioni per il servizio dei deviatori, come era il Di Chiara, che costui era un preposto al suo servizio speciale; e che perciò il fatto da lui commesso e ritenuto dal Tribunale, siccome attinente alle sue mansioni, tutto che in eccesso di queste ed in violazione del citato art. 16 del regolamento, rientrare debba nel ripetuto articolo 32 della legge per gli infortuni.

Basterebbe però rilevare, che l'eccesso e la violazione, cause di danno, costituenti reato, rompono il nesso di causalità indiretta, di cui allo art. 1153, e rientrano nella responsabilità diretta degli art. 1151 e 1152 C. C., quando vi ha una disposizione tassativa che attribuisce, come allo articolo 16 del regolamento succitato, una data mansione, non al deviatore, ma al dirigente, e di più, in tal caso non vi è accesso nelle proprie attribuzioni di deviatore, nè violazione di regolamento che a queste speciali attribuzioni e mansioni si riferiscono, ma vi è sostituzione nelle facoltà direttive, o di sorveglianza invadendo il campo di attività che la legge attribuisce al preposto dirigente, ciò che sostanzialmente si differenzia dall'eccesso suddetto, il quale ha un presupposto oggettivo nella sfera delle attribuzioni inerenti alle pro-

prie speciali mansioni. Ed esaminando queste, pel deviatore Di Chiara , è detto nelle istruzioni che lo riguardano:

« Art. 1.— Gli agenti incaricati normalmente del servizio dei deviatoi manovrati a mano sono chiamati deviatori. Il servizio dei deviatoi comprende la pulizia, untura, custodia e manovra dei medesimi.

« Art. 3 e 4. — Per ogni posto di deviatore deve essere compilato apposito libretto con le seguenti indicazioni ..... e l'indicazione dei meccanismi fissi e facenti parte del posto medesimo;

« Art. 9 n. 4. — Il dirigente deve assicurarsi che i deviatori si trovino in istato normale d'animo e di corpo, per poter prestare con sicurezza il dovuto servizio. N. 6. — I deviatori nel recarsi al loro posto devono assicurarsi del buon stato e del regolare funzionamento dei deviatoi e di tutti i meccanismi affidati alla loro custodia, devono pure assicurarsi che ciascun deviatoio si trovi nella posizione prescritta dai regolamenti o dalle speciali istruzioni ricevute dal dirigente. N. 9. — Essi devono impedire a chiunque non regolarmente autorizzato di circolare e di fermarsi lungo i binari, e non devono permettere l'ingresso nella propria garetta alle persone estranee al servizio.

« Art. 10 capov. 1°. — Quando un deviatore viene surrogato, egli deve, nel consegnare il servizio, far riconoscere dal suo surrogante il buono stato e la regolare posizione dei deviatoi . . . . Capov. 2° Deve inoltre informarlo dei treni straordinarii e supplementari . . . . dei treni in ritardo, e di tutte le disposizioni particolari, che avesse ricevuto.

« Art. 11. — Per riguardo alla piccola manutenzione degli apparecchi a loro affidati, i deviatori devono attenersi alle seguenti prescrizioni . . . . (Esse sono tutte relative alla manutenzione ed ai guasti dei deviatoi).

« Art. 12. — 1° Nei dieci minuti circa che, precedono l'arrivo, la partenza e il passaggio di un treno, il dirigente deve visitare personalmente tutti i deviatoi . . . . assicurandosi che essi sieno disposti convenientemente . . . . e che i deviatori di servizio siano al loro posto e vigilati. 2° In pari tempo il dirigente si accerta, che, tanto sul binario. di corsa che su quelli

adiacenti, nessun ostacolo si opponga al libero passaggio del treno, e che le piattaforme sulle quali il treno stesso deve passare si trovino in posizione regolare e debitamente assicurate. 3° Se i deviatoi sono muniti di dischetto, il dirigente è obbligato ad assicurarsi che il medesimo sia a tempo debito illuminato a dovere. 4° Quando il dirigente non ha materialmente tempo di recarsi in persona a fare la visita di cui al capoverso 1°, ha l'obbligo di dare incarico della visita stessa ad un agente, munendolo di ordine scritto su modello fol. 40 che il detto agente dovrà fare firmare dai deviatori in servizio, in prova dell'adempiuto incarico . . . . (e così di seguito).

« Art. 13. — 1° Indipendentemente dalla visita di cui allo articolo precedente, anche i deviatori dieci minuti prima della partenza dell'arrivo e del passaggio di un treno, devono visitare gli aghi di tutti i deviatoi e gli altri meccanismi fissi affidati alla loro custodia. 2° Nel tempo stesso verificheranno che, tanto sul binario di corsa, che su quelli adiacenti, nessun ostacolo si opponga . . . . 4° Dopo ciò, il deviatore deve recarsi al posto, assegnatogli per presenziare il passaggio del treno, senza tuttavia cessare di sorvegliare anche gli altri deviatoi a lui affidati. 5° Dopo la visita del dirigente e di chi per esso, i deviatoi non debbono più essere manovrati.

« Art. 15. — Dopo il passaggio di un treno, i deviatori debbono visitare tutti i deviatoi e gli altri meccanismi . . . . per assicurarsi che i medesimi non abbiano sofferto avaria.

Art. 19. — I deviatori che manovrano segnali a distanza devono aver cura di regolare convenientemente la tensione dei fili di trasmissione, a seconda delle istruzioni che vengono impartite dagli agenti del mantenimento, ai quali però spetta la sorveglianza di tali apparecchi.

« Art. 23. — 2° Tutte le disposizioni e prescrizioni relative al servizio ed alle sorveglianze dei deviatoi monovrati a mano si applicano agli apparati centrali di manovra. . . . . . .

« Art. 26. — Al servizio degli apparecchi centrali non possono essere assegnati deviatori che non siano stati riconosciuti idonei . . . .

Art. 27. — 3° Alcune cabine sono inoltre dotate di un modulo per la registrazione degli ordini telefonici riguardanti gli spostamenti nell'ordine normale del movimento dei treni, e quelle di blocco possiedono un modulo pel rapporto giornaliero da compilarsi secondo le indicazioni contenute nel modulo stesso.

« Art. 30. — (è relativo alla manutenzione degli apparati).

« Art. 32. — (stabilisce i modi di manovra dei ferma-scambi).

Richiamata la Corte sullo stesso esame dettagliato delle succennate disposizioni per desumere il concetto di preposizione, ritenuto esistente nel deviatore Di Chiara dalla difesa della parte civile Trementini, la Corte stessa rileva invece che tutte le mansioni devolute dai regolamenti ad esso Di Chiara si riassumono, nella manovra e manutenzione meccanica e materiale dei meccanismi dei quali doveva servirsi per ragioni del suo servizio: nella custodia degli stessi per evitare pericolo sia nel loro diretto funzionamento, che ad opera di terzi: e nel disimpegno di quelle consegne, compilazioni di moduli, segnalazioni, e simili inerenti al suo speciale servizio.

In tutto ciò non vi è che l'esercizio esatto, intelligente e pieno di responsabilità, di un deviatore come tale, ma sarebbe lo stesso che materializzare e travisare il concetto giuridico di direzione o sorveglianza, dipendente da preposione, concretandolo in dette mansioni, le quali rappresentano lo sviluppo del proprio incumbente, con la eliminazione dei possibili rischi, per la incolumità dei viaggiatori e dei treni e con la sorveglianza sul proprio macchinario, cercando di evitare che persone estranee al servizio circolino sui binari, o entrino nei luoghi di scambio, o nella garetta di esso deviatore, ciò che non è dirigere o servegliare il lavoro di nessuno. Ma vi ha di più, che dagli articoli su riportati si rileva testualmente che la sorveglianza che il deviatore deve usare sul proprio macchinario e sul suo funzionamento, nonchè sui locali di sua attività, è a sua volta soggetta alla sorveglianza di controllo del dirigente o del suo incaricato, del quale il deviatore deve osservare le disposizioni ed al quale deve comunicare l'andamento del servizio per riceverne gli ordini da seguire. Tutto ciò, da parte del dirigente costituisce il rapporto di preposizione che si esplica con controllo, la direzione

e sorveglianza sull'operato di persone che dipendono da lui nell'esercizio del loro lavoro, ed è questo che lega con rapporto di responsabilità l'assicurante agli infortunati, ai sensi dell'articolo 32 della citata legge per gli infortuni, ma che non si verificò nel disastro in esame.

Deve pertanto dichiararsi non tenuta l'Amministrazione appellante ad altro risarcimento di danni verso la parte civile Trementini Luigi, oltre questi a lui dovuti per l'assicurazione per l'infortunio.

Nei riguardi delle parti civili Gajofatto-Boraso e Masson la Amministrazione delle Ferrovie deduce: che la loro azione deve essere rigettata, perchè avendo esse in base alla legge 25 febbraio 1895, n. 70 Testo Unico, sulle pensioni civili e militari, ottenuta le pensione privilegiata con questa deve intendersi regolato ogni loro diritto e rapporto in forza del D. L. 2 ottobre 1915, n. 1558 interpretativo della legge suddetta.

Le dette parti civili, a mezzo della loro difesa, controdeducono:

1° Che, nel senso dall'Amministrazione sostenuto, deve esaminarsi e decidersi negativamente la questione sulla legalità dello invocato decreto 21 ottobre 1915.

2° Che il ripetuto decreto non è applicabile alle attuali parti civili sia per le condizioni personali dei loro danti causa, sia per le condizioni di fatto in cui essi incontrarono la morte.

3° Che la interpretazione di detto decreto non è quella che l'Amministrazione appellante vuole che sia.

4° In ogni modo, esso decreto non è applicabile alla responsabilità dell'Amministrazione ferroviaria.

Sulla prima eccezione si osserva: che dalla dizione dell'articolo 5° della legge 20 marzo 1865, sul contenzioso amministrativo, si evince che l'autorità giudiziaria, chiamata ad applicare un atto del Governo, deve farlo solo quando esso sia conforme alle leggi, e se, in quanto agli atti legislativi, l'indagine del magistrato deve limitarsi agli elementi formali, per accertare se una legge vi sia; per gli atti del potere esecutivo, pel diritto pubblico moderno, l'indagine stessa può estendersi al loro contenuto

in relazione alla legge, e a delegazione del potere legislativo; e può negarne la osservanza se ad esse non conforme, onde, bene nella specie s'invoca il sindacato giurisdizionale.

Giova anzitutto esaminare la portata costituzionale e giuridica dell'art. 24 del nostro Statuto, in cui è sanzionato, che tutti i regnicoli godono egualmente i diritti civili e politici, salve le eccezioni determinate dalle leggi, in quanto dalla difesa di dette parti civili si eccepisce violato.

Il dire: *godono,* vale *debbono godere,* salvo le eccezioni, come la privazione per pena, ed il godimento che è capacità potenziale, non è esercizio dei diritti che è capacità in atto di una facoltà giuridica; e detto esercizio, come la esclusione da esso, e la specificazione dei rispettivi casi, sono sottoposti a condizioni, le quali, nel silenzio dello Statuto, sono patrimonio esclusivo della legge obbiettivamente intesa uguale per tutti, legge come norma giuridica, e come atto del Parlamento, cioè legge formale.

L'eguaglianza di diritto, intesa come negazione di privilegi, ma non prerogativa, difende e tutela l'innocente disuguaglianza di fatto; ed il contenuto dei diritti subbiettivi individuali e la loro esistenza giuridica, devono ricercarsi nelle leggi che si stabiliscono e dichiarano, mentre, il nostro Statuto non concede diritti all'individuo, ma semplici presunzioni di diritti, e la dichiarazione del citato art. 24 non attribuisce un diritto concreto all'individuo al godimento dei diritti, ma contiene una affermaione etica, con monito solenne al legislatore di rispettarla, senza che pertanto l'individuo abbia mezzo giurisdizionale per ottenere quel rispetto, ed invece, per violazioni di legge che gli dichiarassero la spettanza di un determinato diritto l'individuo può sperimentare mezzi giuridici messi a tutela e protezione di quel dato diritto. È quindi anticostituzionale chiedere l' osservanza di un diritto a base dell'art. 24 dello Statuto, in quanto il legislatore o il potere delegato non l'abbia rispettato: ma bisogna vedere se, e come, quel diritto fu dichiarato da una legge, per ottenerne la giurisdizionale protezione, e per quanto la legge ne ha concesso

Per la politica coesistenza, le attività individuali sono correlative a quelle degli altri e sottoposte alle ragioni di generale

interesse, e al bene collettivo che può prescindere dall'interesse di uno o di un altro dei consociati, e lo Stato, organizzazione giuridica della Società per le finalità di progresso e coesistenza, interpretando sovranamente le condizioni sociali nel tempo e nel luogo, disciplina dette attività nella loro correlazione tra gli individui e rispetto alla cosa pubblica, e determina quali sieno e fino a qual punto si debbano estendere ed imporre gli indeclinabili interessi d'ordine pubblico, generali e collettivi, nelle sfere armoniche del diritto nazionale per le attività tra privato e privato, tra privato e Governo, e tra questo ed il privato.

Non è criterio giuridico, ma politico quello cui s'ispira lo stato nel delimitare la difesa degli interessi collettivi verso quelli privati, e la diversa condizione giuridica dei singoli, trova sostrato, alle volte, in una affermata, ma non dimostrata o dimostrabile ragione d'interesse pubblico, la quale fa sorgere un falso concetto rispettivamente della uguaglianza e della disuguaglianza statutaria, mentre tecnicamente non esiste il diritto alla uguaglianza, ed è la legge che deve ispirarsi al principio d'uguaglianza inteso come innanzi.

Nelle costituzioni parlamentari vi è norma giuridica legittimamente dichiarata quando concorrono l'approvazione delle Camere rappresentative e la sanzione del Capo dello Stato, in che s'integra la funzione legislativa. La delegazione così fatta è legge. Tuttochè dallo Statuto non possa desumersi la facolà di una delegazione a legiferare, pure, dal punto di diritto, la delegazione è possibile; come, dal punto di vista pratico e di convenienza può essere necessario per un dato periodo e per speciali materie. Il limite che si vuole imporre al poter legislativo, fondato nella ragione, nella morale e nel principio di giustizia, è puramente etico e non giuridico, mentre, il vero limite è lo stesso diritto, che ha per contrapposto l'arbitrio, che non può essere giudicato con criteri assoluti ed indeclinabili, ma messo in correlazione con le differenti e diverse finalità dello Stato, come innanzi si è rilevato, per le condizioni sociali nel tempo e nel luogo, onde, pel nostro diritto pubblico e per la nostra possibile costituzione, il potere legislativo ha facoltà di emanare qualsiasi legge.

Alla base di tali principii occorre tener presente ed esami-

nare la legge di delegazione 22 maggio 1915, n. 671 ed il Decreto Luogotenenziale 21 ottobre 1915, n. 1558. La detta legge così è concepita:

« *Articolo unico.* — Il Governo del Re, ha facoltà, in caso di guerra e durante la guerra, di emanare disposizioni aventi valore di legge, per quanto sia richiesto dalla difesa dello Stato, dalla tutela dell'ordine pubblico, e da urgenti e straordinarii bisogni della economia nazionale ».

Il Decreto Luogotenenziale 21 ottobre 1915 è il seguente:

« Ritenuto che lo stato di guerra ha moltiplicato le occasioni per l'assegnazione di pensioni privilegiate, e ciò rende opportuno interpretare autenticamente la portata delle disposizioni del Testo Unico 21 febbraio 1895, n. 70, e delle norme successive emanate in materia di pensioni privilegiate;

« Letta la legge 22 maggio 1915, n. 671, Articolo Unico;

« Con le disposizioni contenute nel testo unico 21 febb. 1895, n. 70, delle leggi sulle pensioni, e con le norme successivamente emanate in materia di pensioni privilegiate, s'intende completamente regolato qualsiasi diritto dell'impiegato civile o militare che, nell'esercizio o in occasione delle sue funzioni, abbia riportato ferite o contratto infermità che lo rendano inabile ad ulteriore servizio, e quelli degli aventi diritto in caso di morte dell'impiegato in servizio, o in conseguenza, del servizio stesso, qualunque sia stata la causa dell'infortunio.

La difesa delle suddette parti civili vedove dei militari morti nel disastro, per completare la dimostrazione della sua eccezione sulla illegalità di questo Decreto Luogotenenziale, deduce, che esso contenga, invece della interpretazione della legge 21 febbraio 1895, la introduzione di un principio nuovo, che non si può dire virtualmente contenuto nella legge interpretata, e cioè: il principio, che la pensione abbia lo stesso fondamento del diritto di risarcimento e tenga luogo di quello. Però, a prescindere dalle osservazioni fatte innanzi sulla diversa dichiarazione dei diritti che può contenere una legge, non è esatto, quanto dalla detta difesa si afferma, stantechè, la legge succennata sulle pensioni regolò interamente i rapporti d'indole economica, fra lo Stato e coloro che ricevono danni, dipendenti dall'opera che pos-

sono prestargli nelle rispettive qualità di servizio o dipendenza, e per cause dirette ed anche indirette, e ne determinò la risarcibilità mercè pensione, varia a seconda dei casi. La comprensione dei danni indiretti si evince da tutta la economia di detta legge, nella quale si contemplano eventi di servizio ed a causa di questo, in generale, senza eccezione di cause, o restrizione alcuna, e dalla dizione usata sia per gli impiegati, che pei militari morti per causa di servizio, e cioè: «le vedove dei militari morti in battaglia, od in servizio comandato; hanno diritto. . . . ».

Se l'impiegato ha perduta la vita in servizio comandato, la pensione sarà eguale . . . . . ecc.». Cosicchè, la ipotesi del comando di un servizio include la responsabilità anche di chi è preposto al comando. E regolando la legge stessa i rapporti nascenti da morte di militari, non ha tenuto certo presenti i vincoli contrattuali, o i rischi professionali, perchè pei soldati non esistono nè gli uni, nè gli altri, data la obbligatorietà del servizio militare e gli scopi di questo. Pertanto, la pensione tiene luogo del risarcimento del danno, rispetto allo Stato che obbliga, e ciò non lede il diritto delle parti che ebbero a soffrirlo, perchè, se la pensione viene normalmente concessa tenuto calcolo dell'età del dipendente e della durata del servizio prestato, si prescinde invece da tali estremi in caso di pensione privilegiata.

Si sostiene ancora che la illegalità del Decreto Luogotenenziale in esame debba riscontrarsi nei seguenti altri rilievi, che cioè, essendosi in esso dichiarato di interpretare autenticamente la legge già esistente, per tale interpretazione occorreva un'autorizzazione esplicita nella delegazione, ed inoltre il contenuto del decreto stesso non trova fondamento in nessuna delle facoltà delegate.

Però, tali deduzioni neppure hanno consistenza giuridica: stantechè, ritenuta la facoltà di delegare, e tenuta presente la delegazione amplissima di legiferare, del 22 maggio 1915, in questa che è il più, va compreso il meno, che è quello di determinare la intesa di una legge esistente, potendosi anche formarla, *ex novo*. Che se fu delimitato il campo della legiferazione, a quanto si attenga alla difesa dello Stato, alla tutela dell'ordine pubblico, e ad urgenti o straordinarii bisogni della economia nazio-

nale, è certo, che il volere evitare possibili liti sulla interpretazione e la portata delle leggi sulle pensioni, liti dannose oltremodo in caso di guerra sia per la valutazione, propalazione e discussione intorno a fatti colposi di autorità militari e del potere esecutivo, che si pretendano come cause di danni, sia per le pretese inconsulte di risarcimento successivo, il volere tutelare lo Erario pubblico da simili oneri che per causa della guerra, crescono vertiginosamente e gravosissimi ed illimitati, e perturbando l'economia nazionale in momenti oltremodo difficili, pongono in disquilibrio i mezzi finanziarii, così necesssari per lo Stato belligerante e pel dopo guerra, il volere tutto ciò, costituisce il decreto legge che a tanto provvede, nei limiti della delegazione. Esso è in attinenza con la difesa dello Stato in quanto evita pubblicità giudiziarie sconvenienti e che potrebbero riuscire deprimenti e scoraggianti lo spirito pubblico; e con la economia nazionale, mentre la urgenza e la straordinarietà di tali bisogni evidentemente per se stessa s'impone, e ne vien fatto cenno nella motivazione di detto decreto, ove è detto che lo stato presente di guerra ha moltiplicato le occasioni per l'assegnamento di pensioni privilegiate. Quando la difesa di dette parti civili sostiene, che non rientrano nella economia nazionale le necessità della economia dello Stato, in quanto che ad esse si provvede coi mezzi straordinari consentiti per i bisogni del tesoro e con quelli diretti a fronteggiare le deficienze come emissioni di buoni, corsi forzati, nuovi titoli straordinari, emissioni di prestiti, ecc., confonde le nozioni di Nazione e di Stato in un dualismo di fatto che non si addice al concetto del decreto in esame; stantechè, se possono esservi utili finalità diverse, intese ontologicamente, sotto un solo Stato o Governo, le nazioni si fondano con la monade sociale, e la società, politicamente organizzata per la tutela del diritto, fa sorgere la personalità giuridica dello Stato, e la difesa medesima confonde il rimedio finanziario, il mezzo economico, con la causa che quel mezzo o rimedio possono provocare, ed il ripetuto decreto tende ad eliminare le cause suddette. Questo concetto si trova ribadito nella relazione della Commissione parlamentare per la detta legge di delegazione in cui si disse: « Ne sono palesi le ragioni, ben giustificati i provvedimenti, ed essa

concerne quanto occorra in caso di guerra e durante la guerra per i supremi intenti della difesa del paese, per i bisogni urgenti e straordinari delle economia nazionale, e anche con ogni mezzo necessario e straordinario, per la vita finanziaria dello Stato ».

Sostiene in seconda eccezione la difesa delle parti civili, che il ripetuto decreto non è applicabile alle stesse, sia per le condizioni personali dei loro danti causa, sia per le condizioni di fatto in cui essi incontrarono la morte.

Non può accogliersi nè l'una, nè l'altra deduzione.

Le parole: « s'intende completamente regolato qualsiasi diritto dell'impiegato civile o militare » qualunque sia stata la causa dell'infortunio », usate nel decreto in esame, messe in correlazione, con la motivazione del Decreto stesso riferentisi a moltiplicazione di occasione, per lo stato di guerra, con la legge sulle pensioni 21 febbraio 1895, che consentì pensioni privilegiate, sia per danni o morte degli impiegati che dei militari, e con qualsiasi altra forma in materia analoga, non possono intendersi come inclusive dei soli rapporti giuridici diretti, nascenti dal contratto d'impiego. Il fondamento giuridico di detto decreto-legge è unico: danno risarcibile sia diretto che indiretto; il modo di risarcimento è unico: pensione privilegiata; la misura è varia a seconda la figura giuridica e la funzione sociale del danneggiato. Innanzi si è dimostrata la esistenza di tali criteri nella legge 21 febbraio 1895 e che il regnicolo tanto può pretendere di diritto quanto dalla legge gliene viene consentito; non vi è quindi ragione a detersione, tanto più se, pei supremi fini di pubblico interesse, venga in parte sacrificato quello del privato, specie nelle supreme attuali esigenze della cara nostra Patria. Nè d'altra parte può sostenersi, che il Decreto Luogotenenziale in parola abbia voluto creare distinzioni e restrizioni tra i danni derivanti da ferite o infermità, e quelli provenienti da morte, stantechè, se l'autorità delegata ha dichiarato, che ha solo interpretata la legge 21 febbraio 1895, è in quella che dovrebbero trovarsi le suddette distinzioni e limitazioni: mentre, invece, nell'articolo 117, di detta legge, è contemplata la morte dei militari, in battaglia ed in servizio comandato, o a seguito

di ferite riportate in battaglia od in servizio, ovvero per effetto di accidente della guerra. E che i militari Della Pegorara Alessandro, Cristofoli Silvano e Lora Orazio si trovassero in servizio e nella condizione di legge per la pensione privilegiata, lo afferma la Intendenza Generale dell'esercito nella nota 13 gennaio 1917, fol. 35 vol. IV del processo.

E giova riportarlo:

« Comunicasi, che sopra uno dei treni 8339 e 6567 che si urtarono a Ciampino il 29 novembre 1915, trovavasi tutto il 119° battaglione proveniente .... diretto a .... e destinato a ....

« Perciò i militari (suddetti) viaggianti col detto battaglione, rimasti morti in tale scontro, sono senza dubbio da considerarsi infortunati per ragioni di servizio, o in occasione delle loro funzioni, e spetta quindi ai loro eredi la pensione privilegiata ».

Ed il Decreto Luogotenenziale suddetto, in relazione alla morte del militare, si riporta a quella avvenuta in servizio, o in conseguenza del servizio stesso. La Corte dei Conti, poi, unica competente in materia, ha già liquidato le pensioni privilegiate alle tre parti civili suaccennate, in applicazione ed interpretazione appunto sia della legge 21 febbraio 1895, che del Decreto Luogotenenziale in esame cosicchè, vi è l'affermazione, che la morte in dette circostanze del disastro, sia avvenuta in servizio. E siccome, con questa pensione, sia per la ripetuta legge che pel decreto Luogotenenziale, devono intendersi completamente regolati tutti i diritti spettanti alle parti civili medesime per le morti dei detti militari, così nessuna altra azione di danno indiretto può spettare alle vedove dei medesimi, in proprio e nel nome.

Come 3ª eccezione si deduce da dette parti civili, che la interpretazione di detto Decreto Luogotenenziale non è quella che l'Amministrazione appellante vuole che sia.

E si dice a sostegno di tale eccezione che siccome lo Stato, a mezzo dei suoi organi, compie atti discrezionali o d'impero, ed atti di gestione, e pei primi non è riconosciuta responsabilità qualsiasi risercibile dalla pubblica amministrazione: mentre pei secondi che importino colpa del terzo e che siano compiuti nella

ordinaria attività economica sociale, dello Stato, per quanto indirettamente possa servire al raggiungimento anche degli scopi di guerra, e a ritenersi che opportino la responsabilità indiretta del diritto comune, così il decreto Luogotenenziale interpretando la legge sulle pensioni, ha tenuti presenti i principi del rischio professionale, e in rapporto allo stato di guerra, la sua attività giuridica di difesa della Nazione, e risolvendo quindi il dubbio dottrinale e pratico sulla responsabilità per gli atti discrezionali, che lo stato di guerra poteva rendere più frequenti, ha sancito, che la pensione privilegiata esaurisce ogni sua responsabilità diretta, per tali atti tendenti alla suprema funzione della difesa dei consociati, contro il nemico esterno della compagine nazionale. E si aggiunge, che solo in questo senso la norma legislativa si presenta logica e legittima.

La confutazione però di tali deduzioni difensive è contenuta nelle osservazioni e nei rilievi che la Corte ha fatti per la soluzione delle precedenti eccezioni. Si osserva inoltre, che l'espressione, «qualunque sia stata la causa dell'infortunio», consacrata appositamente nel D. L. 21 ottobre 1915, rende arbitraria e puramente dottrinale le distinzioni che le parti civili pretendono di riscontrare nel Decreto stesso, mentre poi, le parole: «in servizio o in conseguenza del servizio», così generali, stanno a comprendere il danno che possa dipendere sia direttamente, che indirettamente al soldato, pel fatto di battaglia, altrimenti inerenti allo esercizio militare, o pel fatto di chi ordini non discretivamente o per imperativo di comando, ma per esecuzioni logistiche e simili, che quel dato servizio si compia in quel dato modo, in quella data località, con quel dato mezzo, in una data ora, in relazione alla necessità ed in conseguenza della guerra per la quale quel servizio è necessario. Ma vi ha dippiù che dalla natura dei rapporti speciali che intercedono tra l'amministrazione delle ferrovie di Stato ed i militari che per la guerra, come, nella specie sono specialmente trasportati in convogli militari, si rileva la infondatezza delle succennate eccezioni e deduzioni.

Per vero dallo esame del regolamento sui trasporti militari approvato con R. D. 1° luglio 1905, Capitolo 4° paragrafo 119-120

modificati col R. D. 14 febbraio 1915, si evince, che durante la guerra, la Amministrazione ferroviaria non ha più veste giuridica del vettore, ma diventa un organo dell'autorità militare incaricato del servizio dei trasporti, strettamente connesso coi servizi di guerra. In detto decreto 14 febbraio 1915, sta scritto:

« Durante il periodo di guerra, i trasporti direttamente richiesti dalle autorità militari, si distinguono in trasporti militari, propriamente detti, e spedizioni per conto delle amministrazioni militari.

« I trasporti militari avvengono senza pagamento diretto e senza presentazione di speciali documenti di viaggio ». Cosicchè, a richiesta dell'autorità militare all'Amministrazione ferroviaria, questa è obbligata ad eseguire i trasporti, quale organo statale unificato con le funzioni dello Stato, ed il militare viaggia non per contratto o per atto di gestione, ma per servizio di guerra: e per tanto, rispetto a lui, l'amministrazione non assume la veste di terzo.

Qui è opportuno notare, che la stessa difesa delle parti civili, a pagina 28 della sua memoria difensiva, afferma che il rischio per gli infortuni sono connaturati alla impresa per le ferrovie, questi pel movimento di guerra si intensificano.

Nè la quarta eccezione ha migliore fondamento giuridico, quando con essa si sostiene che in ogni modo il D. L. impugnato non è applicabile alla responsabilità dell'Amministrazione ferroviaria.

Per affermare ciò, la difesa suddetta passa a rassegna le leggi 22 aprile 1905 e 7 luglio 1907, quella sullo stato giuridico 22 novembre 1908; l'altra 20 marzo 1865 sui lavori pubblici, ed il regolamento 4 maggio 1885 sulla amministrazione e contabilità generale dello Stato, e conchiudendo, che la azienda autonoma delle Ferrovie dello Stato ha caratteri giuridici proprii, e complessa legislazione propria, anche in quella parte che potrebbe essere comune con le altre amministrazioni di Stato: ha propri caratteri e fisionomia giuridica, e assoluta indipendenza, tanto che può ritenersi un istituto dell' amministrazione dello Stato affatto distinto ed indipendente. Ed aggiunge, che ove la legge non si richiami espressamente alla loro applicabilità alla azienda fer-

roviaria, essa resta isolata nella sua autonomia, e per quanto amministrazione dello Stato, ha una sua disciplina e personalità a parte; ed il D. L. 21 ottobre 1915, in esame, non avendo fatta neppure menzione della legge testo unico 22 aprile 1909, n. 229, che regola le pensioni degli impiegati ferroviarii, è venuto a riconoscere per costoro il diritto al risarcimento per danno indiretto oltre la pensione: come da questa responsabilità non può esimersi, perchè, essendo indipendente, non è stata compresa nella misura restrittiva del D. L. succennato.

Tali deduzioni non si addicono alla presente vertenza stantechè, il detto Decreto Luogotenenziale è puramente obbiettivo, considerando il danno risarcibile diretto, o indiretto, subito da impiegato o militare in servizio, da qualsiasi causa d'infortunio provenga, e siccome, nella specie, i soldati morti non erano nè impiegati nè ferrovieri, è ozioso lo esaminare, se come tali, abbiano diritto, oltrechè alla pensione, anche al danno indiretto per delitto di disastro ferroviario. Come non è necessaria la indagine, del se l'Amministrazione delle Ferrovie, essendo autonoma, possa essere inclusa nelle norme che restringono la risarcibilità alla sola liquidazione della pensione privilegiata, come al ripetuto D. L. imperocchè l'Amministrazione ferroviaria è compresa in questo Decreto Luogotenenziale, per quanto si è osservato da questa Corte nella soluzione della precedente terza eccezione cioè, che detta Amministrazione per R. D. 14 febbraio 1915, è un organo dell'autorità militare incaricato del servizio dei trasporti, strettamente connesso coi servizi di guerra, e per questo non ha veste di terzo pei trasporti militari medesimi, e perciò i danni prodotti dai rischi inerenti a detta impresa sono risarcibili con la sola pensione privilegiata. Ma, affrontata la questione anche sotto il profilo discusso dalla difesa, delle parti civili, si rileva: che il suddetto Decreto Luogotenenziale 21 ottobre 1915, non solo comprende le disposizioni contenute nel Testo Unico 21 febbraio 1895, ma anche le norme successivamente emanate in materia di pensioni privilegiate, ed il R. D. 22 aprile 1909, n. 229, che regola le pensioni dei ferrovieri, è certamente posteriore alla detta legge 21 febbraio 1895, ed in esso R. D. all'art. 18 è detto: «che nei casi di ferite o malattie contratte in servizio od in conseguenza del servizio, che

rendono permanentemente inabili al servizio medesimo, od in quelli di morte, spetta agli impiegati ferroviarii, e ai loro aventi causa, un trattamento (così detto) *eccezionale* »; ciò che equivale negli effetti alla pensione privilegiata di cui all'art. 2, del riportato Testo Unico 21 febbraio 1895, in cui è detto: « L'impiegato che per ferite riportate, o per infermità contratte a cagione dell'esercizio delle sue funzioni, fu reso inabile a prestare ulteriormente servizio, ha diritto di essere collocato a riposo, e di conseguire la pensione, qualunque sia la età sua e la durata dei suoi servizi. Cosicchè, il Decreto Luogotenenziale 21 ottobre 1915, comprende anche le pensioni eccezionali dei ferrovieri.

Nè può sostenersi, che l'Amministrazione delle ferrovie non sia amministrazione statale dopo il riscatto delle Ferrovie dallo esercizio privato. Tutto quanto ha rilevato la difesa delle parti civili risponde al concetto organico, mentre, l'autonomia della gestione trova fondamento in motivi di carattere tecnico e finanziario; e tutte le amministrazioni dello Stato che specificano le loro funzioni negli svariati servizi di Stato, si distinguono ma non si separano fra loro, e costituiscono nel loro complesso la multiforme attività statale. L'esercizio autonomo, la funzionalità più spiccatamente commerciale, non valgono a distruggere la forza politica dell'art. 1°, comma primo, della legge 7 luglio 1907, n. 429, in cui è detto:

« Lo Stato esercita direttamente, per mezzo di una amministrazione autonoma, le ferrovie da esso costruite e riscattate, e quelle concesse all'industria privata che, per effetto di leggi precedenti esso deve esercitare o di cui venga a scadere la concessione ».

E l'art. 3 ivi, così in correlazione stabilisce:

« L'Amministrazione autonoma delle ferrovie dello Stato, sotto l'alta direzione e la responsabilità del Ministero dei LL. PP., ha la diretta gestione di tutti gli affari che si riferiscono allo esercizio della rete ferroviaria, e nello svolgimento di queste sue funzioni impegna il bilancio dell'azienda. Il Ministero dei LL. PP., e per la parte che lo riguarda, il ministro del tesoro, mediante ispezioni, si accerteranno della regolarità dei servizi e della gestione ».

L'art. 13 unifica le funzioni con quelle dello Stato, stabilendo:

« Il ministro dei LL. PP. può, o d'ufficio e su ricorso, con decreto motivato, dichiarare l'illegittimità di ogni atto e provvedimento dell'Amministrazione che sia contrario alle leggi ed ai regolamenti. Per gravi motivi, il ministro dei LL. PP. può, inoltre, sospendere momentaneamente e quindi, con decreto motivato e a seguito a deliberazione del Consiglio dei ministri, negare l'esecutorietà alle deliberazioni del Consiglio d'amministrazione ed ai provvedimenti della Direzione generale ».

L'art. 14 ivi, unifica gli interessi economici così dicendo:

« Senza pregiudizio delle responsabilità sancite dalle leggi vigenti, i consiglieri d'amministrazione e il direttore generale sono responsabili verso lo Stato delle perdite e dei danni recati allo Stato e ai terzi verso i quali lo Stato debba rispondere, pel fatto di violazione di leggi o di decreti, o di negligenza grave o di abuso, dei quali si siano resi colpevoli nello esercizio delle loro rispettive attribuzioni ».

L'art. 15 ivi, unifica il bilancio con quello generale dello Stato:

« Il bilancio preventivo delle entrate e delle spese è presentato all'approvazione del Parlamento in allegato allo stato di previsione della spesa del ministro dei LL. PP. Con la legge di assestamento del bilancio si approvano le variazioni che si rendono necessarie al preventivo. Il conto consecutivo, con la relativa deliberazione della Corte dei conti, è allegato in appendice al rendiconto generale dello Stato, e conterrà ogni triennio anche la dimostrazione sintetica dei prodotti lordi per linea ».

Art. 17 ivi:

« È assegnato all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato un fondo di dotazione di magazzino, in scorte di materiali e di oggetti di consumo, da determinarsi ogni anno con la legge di bilancio.

« Tale fondo ha gestione propria, e il suo rendiconto va allegato al consuntivo di cui all'articolo 15, con le norme della legge 11 luglio 1897, n. 256 ».

Per tutte le ragioni contemplate in questa legge è escluso in modo indeclinabile che l'Amministrazione ferroviaria non sia considerata come parte dello organismo statale nella effettuazione degli

altri fini d'economia nazionale, tenuti presenti nella delegazione di poteri del 22 maggio 1915, ed ai quali debba concorrere con gli effetti del decreto-legge 21 ottobre 1915.

Rigettandosi pertanto tutte le proposte eccezioni, deve affermarsi che le suddette parti civili non hanno altro diritto di risarcibilità, oltre quello già liquidato, con le pensioni privilegiate.

P. Q. M. — La Corte, visto l'art. 421 C. P. P.

Pronunciando a seguito di rinvio dalla Corte di cassazione di Roma, di cui nella sentenza 7 gennaio 1918, sullo appello della Amministrazione delle ferrovie dello Stato dalla sentenza del Tribunale di Roma del 19 dicembre 1916, accoglie lo appello medesimo, ed in riforma della sentenza impugnata in quanto ai capi di rinvio, dichiara non tenuta l'Amministrazione appellante ad altro risarcimento di danni, verso la parte civile Trementini Luigi, oltre quelli a lui dovuti per l'assicurazione d'infortunio.

Dichiara pure la stessa Amministrazione delle ferrovie non tenuta ad altro risarcimento dei danni, verso le parti civili Mazzoni Caterina vedova Sora, Gajofatto Amalia vedova Della Pegorara, e Boraso Adele vedova Cristofali, oltre la pensione privilegiata.

ANNO XI – N. 33

15 AGOSTO 1918

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

Parte prima. — Leggi e decreti:

Parte seconda. — Ordini generali, Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata*:

Roma, agosto 1918 — Tip. Nazionale Bertero di G. Guadagnini e C.

DECRETO-LEGGE LUOGOTENENZIALE 30 *giugno* 1918, *n.* 972, *che approva e rende esecutorie la convenzione* 6 *aprile* 1918 *relativa alla concessione della costruzione e dell'esercizio di un bacino di carenaggio ed opere accessorie nel porto di Napoli, e quella* 5 *giugno dello stesso anno per la costruzione ed esercizio del porto di Baia-Averno, la trasformazione del lago di Averno e la creazione nelle adiacenze di una zona industriale* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;
Udito il Consiglio dei ministri;
Sulla proposta del ministro segretario di Stato pei lavori pubblici, di concerto con quelli delle finanze, del tesoro e dei trasporti marittimi e ferroviari;
Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Sono approvate e rese esecutorie la convenzione stipulata addì 6 aprile 1918 fra i delegati dei ministri del tesoro, dei lavori pubblici e dei trasporti marittimi e ferroviari, in rappresentanza dello Stato, ed il gr. uff. Carlo Enrietti, relativa alla concessione della costruzione e dell'esercizio di un bacino di carenaggio ed opere accessorie nel porto di Napoli, e la convenzione stipulata addì 5 giugno 1918 tra i delegati dei ministri delle finanze, del tesoro, dei trasporti marittimi e ferroviari e dei lavori pubblici,

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 22 luglio 1918, n. 172.

in rappresentanza dello Stato, e la ditta anzidetta, relativa alla costruzione ed esercizio del porto di Baia-Averno, alla trasformazione del lago di Averno in bacino per stabilimenti navali ed alla creazione nelle adiacenze di una vasta zona industriale.

Art. 2.

Sono dichiarate di pubblica utilità le opere per la costruzione del porto di Baia-Averno contemplate nel progetto 3 novembre 1917, approvato in adunanza 22 dicembre stesso anno dalla Commissione istituita con decreto Luogotenenziale 24 maggio 1917, n. 981, e quelle occorrenti per la trasformazione in bacino del lago di Averno e per la creazione delle zone industriali ai termini della citata convenzione 5 giugno 1918 quali risultano dalla planimetria costituente l'allegato 1 del citato progetto.

Art. 3.

Alle espropriazioni occorrenti per l'esecuzione delle opere di cui all'art. 2 sono applicabili gli articoli 12 e 13 della legge 15 gennaio 1885, 2892, sul risanamento della città di Napoli.

Le operazioni relative alle dette espropriazioni che si effettueranno gradualmente, a seconda del bisogno, saranno eseguite direttamente dal concessionario della costruzione, che potrà immettersi nel possesso dei beni occorrenti in seguito alla compilazione dello stato di consistenza delle zone di terreni e laghi da occupare, approvato dal ministro dei lavori pubblici. Questi, sentito il Consiglio superiore dei lavori pubblici, determinerà pure la somma che, in via provvisoria, dovrà depositarsi per indennità di espropriazioni e per gli altri eventuali risarcimenti che ai terzi possono competere.

Il verbale di consistenza di cui sopra, equivale alla perizia di cui all'art. 32 della legge 25 giugno 1865, n. 2359.

Ogni variazione o rettifica delle espropriazioni, che si manifestasse necessaria all'atto dell'esecuzione delle opere, sarà approvata con lo stesso procedimento. Si applicheranno per tutto il resto le disposizioni della legge 25 giugno 1865, n. 2359.

Art. 4.

Nella parte straordinaria dello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici sarà stanziata, per gli esercizi finanziari dal 1920-21 in poi la somma necessaria per corrispondere al concessionario le annualità stabilite agli articoli 6 di ciascuna delle convenzioni di cui all'art. 1, entro il limite massimo di annue lire 2.262.053,55.

Il presente decreto avrà effetto dalla data della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* del Regno e sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 30 giugno 1918.

TOMASO DI SAVOIA

ORLANDO — DARI — MEDA — NITTI — VILLA.

Visto, *Il Guardasigilli*: SACCHI.

DECRETO LUOGOTENENZIALE 30 *giugno* 1918, *n.* 1055, *che sostituisce un membro della rappresentanza italiana della Delegazione internazionale per la ferrovia del Sempione.*

La *Gazzetta Ufficiale* n. 184 del 5 agosto 1918, pubblica in sunto il D. L. 30 giugno 1918, n. 1055, col quale, su proposta del ministro dei lavori pubblici, in sostituzione del comm. ing. Alberto Brandani, è chiamato a far parte della rapprentanza italiana nella delegazione internazionale per gli affari della ferrovia del Sempione, il comm. ing. Celestino Fasolini, capo compartimento delle ferrovie dello Stato.

DECRETO LUOGOTENENZIALE 25 *novembre* 1917, *n.* 1900, *concernente l'esportazione di valori e la cessione di crediti all'estero* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D' ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata e dei poteri conferiti al Governo con la legge 22 maggio 1915, n. 671;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del ministro segretario di Stato per il tesoro, di concerto con quelli per gli affari esteri, per l'industria e commercio, per le finanze e per la grazia e giustizia;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Sono vietate la esportazione di valori e la cessione di crediti all'estero, che non abbiano per iscopo il pagamento di merci di cui sia consentita e prossima la importazione nel Regno, o la estinzione di debiti scaduti, o di provvedere a bisogni alimentari di persone che, avendo i loro beni nel Regno, risiedono all'estero. Altre eccezioni al divieto, potranno essere autorizzate in casi di riconosciuta necessità dal Ministero del tesoro.

È conseguentemente fatto divieto agli Istituti di credito, ai banchieri e a quanti in genere negoziano in cambi e divise estere, di cedere cambi senza essersi preventivamente accertati dello scopo a cui tali cambi intendonsi destinare, richiedendo dai cessionari la assicurazione della legittimità del bisogno ai sensi del

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 28 novembre n. 1917, 280.

comma precedente, anche quando la cessione sia fatta ad altri Istituti, agenti di cambio o banchieri.

Della causale delle singole cessioni dovrà essere fatto constare sul registro dei cambi, istituito ai sensi dei decreti Luogotenenziali 23 agosto e 2 settembre 1917, nn. 1346 e 1382.

Art. 2.

Tutti coloro che hanno obbligo di tenere il registro dei cambi, dovranno farne dichiarazione al Ministero del tesoro (Direzione generale del tesoro) entro 15 giorni dalla pubblicazione del presente decreto.

Art. 3.

L'esportazione di merci dal Regno è subordinata all'obbligo che per tutte le vendite posteriori alla pubblicazione del presente decreto il relativo prezzo sia stabilito e corrisposto nella valuta del paese acquirente o di destinazione, salvo le eccezioni che potranno essere consentite dal ministro del tesoro, di concerto con quello delle finanze.

Il ministro del tesoro, di concerto con quello delle finanze, potrà imporre che i cambi derivanti dalle operazioni di cui al comma precedente sieno ceduti, contro pagamento in valuta cartacea, al tesoro medesimo o ad un ente da esso indicato.

Art. 4.

I contravventori alle disposizioni di cui ai commi 1 e 2 dello art. 1 e dell'art. 3, incorreranno in una multa estensibile al triplo della somma, oggetto dell'operazione.

L'omissione della indicazione prescritta dall'ultimo comma dell'art. 1 sul registro dei cambi, o della dichiarazione di cui all'art. 2 del presente decreto, sarà punibile con la multa fino alle lire mille.

Art. 5.

È data al ministro del tesoro facoltà di provvedere a tutto quanto occorra per l'attuazione del presente decreto, che avrà effetto dal giorno successivo a quello della sua pubblicazione.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 25 novembre 1917.

TOMASO DI SAVOIA.

ORLANDO — NITTI — SONNINO — CIUFFELLI — MEDA — SACCHI.

Visto, *Il Guardasigilli*: SACCHI.

DECRETO MINISTERIALE 17 *luglio* 1918, *col quale vengono sostituiti due rappresentanti dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato nell'Assemblea generale del Consorzio autonomo del porto di Genova.*

IL MINISTRO SEGRETARIO DI STATO
PER I TRASPORTI MARITTIMI E FERROVIARI

Viste le leggi 18 febbraio 1903, n. 50, e 28 giugno 1906, n. 291, sulla istituzione del Consorzio autonomo per l'esecuzione delle opere e per l'esercizio del porto di Genova;

Visto il decreto Reale 28 giugno 1916, n. 756, con cui fu istituito il Ministero pei trasporti marittimi ferroviari;

Ritenuto che occorre provvedere alla nomina dei rappresen-

tanti dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato nella assemblea generale del Consorzio suddetto in seguito alla scadenza di carica dei signori: gr. uff. ing. Vincenzo Capello e gr. uff. ing. Francesco De Roberto, nominati membri della suddetta assemblea a decorrere dal 1° luglio 1915, con il decreto del ministro dei lavori pubblici, 30 maggio 1915;

Su proposta del direttore generale delle ferrovie dello Stato;

Decreta:

Per il triennio 1° luglio 1918-30 giugno 1921 sono nominati membri dell'assemblea generale del Consorzio autonomo pel porto di Genova, quali rappresentanti dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato i signori: comm. ing. Carlo Crova, capo servizio, e comm. ing. Felice Fiori, capo divisione.

Il comm. ing. Carlo Crova avrà le funzioni di revisore tecnico di cui all'art. 26 della legge 12 febbraio 1903, n. 50.

Roma, addì 17 luglio 1918.

Il ministro
VILLA.

DECRETO MINISTERIALE 6 *agosto* 1918, *relativo alle prove delle caldaie ed agli esami di abilitazione a macchinista per i piroscafi della navigazione sul lago di Garda esercitata dalle ferrovie dello Stato.*

IL MINISTRO SEGRETARIO DI STATO

PER I TRASPORTI MARITTIMI E FERROVIARI

Visti gli articoli 268 e 308 della legge sulle opere pubbliche allegato F alla legge 20 marzo 1865, n. 2248;

Visti gli articoli 3, 18 e 19 del regolamento per la polizia, sicurezza e regolarità dell'esercizio delle strade ferrate, approvato

col R. decreto 31 ottobre 1873, n. 1687 (serie 2ª), e le modificazioni apportatevi col R. decreto 22 marzo 1900, n. 145;

Viste le istruzioni riguardanti gli esperimenti delle locomotive e delle caldaie a vapore destinate al servizio delle strade ferrate e dei piroscafi lacuali in corrispondenza con le ferrovie, approvate con decreto del ministro dei lavori pubblici 14 febbraio 1902;

Viste le norme relative agli esami per l'abilitazione al servizio del movimento, alle funzioni di telegrafista ed alla condotta e sorveglianza delle macchine a vapore, degli agenti delle ferrovie esercitate dall'industria privata e tramvie e dei piroscafi per la navigazione sui laghi in corrispondenza con le ferrovie, approvate con decreto del ministro dei lavori pubblici 18 luglio 1908;

Visto il R. decreto 22 giugno 1916, n. 756, concernente l'istituzione del Ministero dei trasporti marittimi e ferroviari;

Visto il decreto Luogotenenziale 11 aprile 1918, n. 595, relativo all'assunzione temporanea da parte delle ferrovie dello Stato del servizio di navigazione sul lago di Garda;

Decreta:

Art. 1.

Durante il periodo in cui il servizio di navigazione sul lago di Garda sarà esercitato dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, per le prove delle caldaie a vapore dei piroscafi e per gli esami di abilitazione alle funzioni di macchinista, continueranno ad essere osservate le disposizioni contenute nelle istruzioni e norme rispettivamente approvate coi decreti ministeriali 14 febbraio 1902 e 18 luglio 1908, salve le modificazioni di cui nei seguenti articoli.

Art. 2.

Alle prove delle caldaie procederà una Commissione costituita da un ingegnere dell'ufficio centrale dell'esercizio navigazione e da un funzionario tecnico dell'ufficio locale di navigazione.

Art. 3.

L'ammissione degli aspiranti macchinisti all'esame avrà luogo su proposta dell'ufficio locale di navigazione indirizzata al capo dell'esercizio navigazione.

La Commissione d'esame sarà costituita di due funzionari ingegneri appartenenti all'ufficio centrale dell'esercizio navigazione e di un funzionario tecnico dell'ufficio locale di navigazione. Di essi assumerà la presidenza il funzionario ingegnere più elevato in grado, che non dovrà essere inferiore ad ispettore principale; fungerà invece da segretario il funzionario meno elevato in grado.

Roma, addì 6 agosto 1918.

Il ministro:
VILLA.

ORDINANZA 5 *agosto* 1918 *del Commissariato generale per i combustibili nazionali, che obbliga le ditte destinatarie ad eseguire senza indugio lo svincolo e lo scarico dei carri contenenti i combustibili* (1).

IL COMMISSARIO GENERALE PER I COMBUSTIBILI NAZIONALI

Visti i decreti-legge Luogotenenziali 7 e 25 gennaio, 22 febbraio, 26 e 29 aprile, 16 giugno e 5 agosto 1917, numeri rispettivamente 35, 93, 261, 682, 979 e 1215, e 24 febbraio 1918, n. 284.

Ritenuta la necessità di disciplinare e regolare le disposizioni vigenti per la distribuzione dei combustibili nazionali specie nei riguardi dei rapporti fra produttore e consumatore in caso di contestazione sulla qualità del combustibile fornito:

(1) Pubblicata nella *Gazzetta ufficiale* 10 agosto 1918, n. 189.

Decreta:

Art. 1.

Le ditte destinatarie sono tenute ad eseguire senza indugio lo svincolo e lo scarico dei carri contenenti i combustibili anche quando non intendano accettare i combustibili stessi per qualsiasi causa.

In caso di ritardato o mancato svincolo le tasse di sosta andranno sempre a carico del destinatario, senza pregiudizio delle altre pene applicabili per inosservanza alle disposizioni del presente decreto.

Art. 2.

Quando una ditta destinataria non intende ritenere il combustibile ricevuto deve darne avviso telegrafico al Commissariato generale per i combustibili nazionali entro 5 giorni dall'arrivo della merce nella stazione ferroviaria, esponendo le ragioni del rifiuto.

Il Commissariato generale disporrà, con la massima sollecitudine, l'accertamento della qualità del combustibile in rapporto con le ragioni addotte pel rifiuto mediante constatazione sopra luogo con lo intervento di un proprio funzionario tecnico, un rappresentante della ditta fornitrice e uno della ditta destinataria.

Art. 3.

In base alle risultanze del sopraluogo, che debbono essere ritenute valide anche in caso di assenza di uno o di entrambi i rappresentanti delle parti, il Commissariato generale combustibili nazionali decide inappellabilmente in merito alla vertenza.

Art. 4.

Qualora a prescindere dalla particolare natura degli impianti del consumatore, il combustibile risultasse inutilizzabile, la ditta

fornitrice dovrà provvedere al suo ritiro ed al rimborso di tutte le spese comunque sostenute dalla ditta destinataria. Se la utilizzazione del combustibile può essere solo parziale, sarà stabilita una congrua riduzione sul prezzo di vendita senza pregiudizio degli altri provvedimenti che possano essere adottati a carico delle ditte fornitrici il cui combustibile dia ripetutamente luogo a reclami riconosciuti fondati.

Art. 5.

Deciso il ritiro della merce il Commissariato generale combustibili nazionali fisserà alla ditta fornitrice il termine entro il quale esso dovrà avvenire. Trascorso tale termine senza che il ritiro sia avvenuto cessa ogni obbligo del consumatore al riguardo.

Art. 6.

Qualora il reclamo non sia stato fatto entro i 5 giorni di cui all'art. 2 la ditta destinataria non avrà diritto di accampare alcuna pretesa nei riguardi del combustibile ricevuto, pur essendo in facoltà del Commissariato di dar corso al reclamo, tenuto conto delle cause del ritardo.

Art. 7.

Trattandosi di agglomerati e rilevandosi notevoli differenze, da accertarsi mediante analisi, fra il potere calorifico, la percentuale di cenere e di umidità degli agglomerati forniti, in confronto ai relativi dati stabiliti dal Commissariato generale combustibili nazionali all'atto del prelevamento e in base ai quali si intende fissato il relativo prezzo, le ditte fornitrici non potranno in nessun caso invocare a loro discarico la quantità dei triti impiegati nella fabbricazione: essendo loro imprescindibile obbligo assicurarsi tempestivamente che le materie prime impiegate, sottoposte ai migliori procedimenti tecnici, consentano la fabbrica-

zione di un prodotto conforme al campione presentato per la fissazione del prezzo di prelevamento.

Art. 8.

La presente Ordinanza entrerà in vigore all'atto della sua pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale*.

Roma, 5 agosto 1918.

Il Commissario generale
DE VITO.

Ordine di servizio N. 89. (S.).

Carte di libera circolazione sulle linee del Lago di Garda.

Il Ministero delle finanze, Direzione generale delle tasse sugli affari, ha consentito che le carte di libera circolazione, che comprendono nel loro percorso le linee del Compartimento di Milano, siano ritenute valide per la navigazione a vapore sul lago di Garda, senza l'applicazione del prescritto timbro di esenzione dal bollo agli effetti del D. L. 23 aprile 1918, n. 560.

In seguito a ciò viene abrogato l'ordine di servizio n. 69 (Bollettino n. 26-1918) ed è ripristinata la disposizione contenuta nell'O. S. n. 40 (Bollettino n. 15-1918) per la quale le carte di libera circolazione rilasciate per l'anno in corso, valevoli per le linee del Compartimento di Milano, saranno tenute valide anche per la linea di navigazione del Garda.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Circolare N. 51. (C.).

Indicazione dell'itinerario sui biglietti di viaggio e sui fogli di via delle spedizioni a bagaglio.

(Ved. circolare n. 69-1913).

Continua a verificarsi che molte stazioni non osservano le tassative disposizioni contenute negli articoli 7 e 28 delle Norme contabili delle gestioni viaggiatori e bagagli, omettendo cioè di esporre, o esponendo incompletamente, sui biglietti facoltativi di qualsiasi specie e sui fogli di via dei bagagli la via da percorrere.

Richiamasi pertanto il personale interessato all'osservanza

delle suaccennate disposizioni, facendo presente che l'indicazione della via sui biglietti e sulle bollette a bagaglio è indispensabile che sia apposta in modo ben chiaro e precisata col nome di una od anche più stazioni di transito od intermedie ogni qual volta i trasporti siano diretti a destinazioni alle quali si possa giungere per vie diverse, come ad esempio nei casi di deviazioni ammesse.

Ove continuasse a verificarsi l'inconveniente lamentato saranno adottati provvedimenti disciplinari a carico degli agenti responsabili.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9, 16 *e* 22.

Comunicazioni.

Esclusione dalle gare. — Con decreto 15 giugno 1918, n. 303 del Ministero delle armi e munizioni, è stata esclusa dal fare offerte per tutti i contratti con le pubbliche Amministrazioni, la ditta « Fratelli Ferrando » di Torino e i suoi componenti Aleardo e Virgilio Ferrando fu Agostino nati a Cremona a causa del contegno tenuto in relazione ad alcuni contratti di fornitura relativi all'areonautica.

Il Direttore generale
R. DE CORNE'.

SENTENZE

Occupazione temporanea per esecuzione di lavori - Obbligo diretto ed esclusivo dell'appaltatore di pagare gli indennizzi correlativi - Estromissione dell'Amministrazione appaltante.

L'occupazione temporanea che può occorrere per l'esecuzione dell'opera di pubblica utilità, costituisce una facoltà riservata all'esecutore dell'opera stessa. Questi, pertanto, servendosene, esercita un diritto proprio, riconosciutogli direttamente dalla legge, non agisce in qualità di rappresentante della persona o dell'ente, a favore del quale fu emesssa la dichiarazione di p. u. dell'opera della cui esecuzione si tratta.

Degli obblighi inerenti all'occupazione risponde quindi in proprio e direttamente l'imprenditore, dovendo ai medesimi ritenersi estranea la stazione appaltante sia per il diritto comune, come per la legge speciale in tema di lavori pubblici.

CASSAZIONE DI PALERMO. — Sentenza 30 giugno 1918 (*Pres.* Campagnone; *Est.* Barcellona; *P. M.* De Gregorio) — Ferrovie dello Stato *ricorrenti,* contro Musumeci e LL. CC.

Omissis. — Giusta è la critica che il ricorso fa alla sentenza impugnata per aver ritenuto che l'Amministrazione fosse responsabile verso i sigg. Pennisi e Consorti; quantunque le occupazioni temporanee fossero state fatte dall'appaltatore Lecomte e secondo il capitolato d'appalto incombesse a lui l'onere delle spese relative.

L'occupazione temporanea che può occorrere per l'esecuzione dell'opera di pubblica utilità, è cosa ben diversa dall'espropriazione, e regolata con disposizioni particolari dagli articoli 64 e seguenti della legge. La facoltà dell'occupazione non è concessa all'espropriante *come tale, ma all'esecutore o all'imprenditore* dell'opera.

La legge qui considera colui, che ottenne la dichiarazione di pubblica utilità, come esecutore, in quanto egli stesso esegua l'opera, e contempla anche l'imprenditore, se ad esso l'esecuzione sia stata invece affidata.

Quest'ultimo perciò servendosi della facoltà d'occupazione temporanea, esercita un diritto proprio, riconosciutogli direttamente dalla legge, e lo esercita nel proprio interesse, al fine di poter compiere e consegnare l'*opus* commessogli. Spetta a lui di presentare la domanda al Prefetto. A lui del pari incombe d'offrire l'indennità e pagarla agli interessati o depositarla in caso di contrasto, ed in suo confronto si svolge il procedimento che la legge all'uopo stabilisce. — Non è esatto il dire che l'imprenditore, quando fa le occupazioni temporanee sia un rappresentante della persona, a cui favore fu emessa la dichiarazione di pubblica utilità.

Se è vero che la causa che legittima l'occupazione temporanea è sempre l'utilità pubblica da costruirsi, non è vero però che da tale concetto discenda necessariamente la supposta rappresentanza.

La facoltà di espropriare i beni dei privati è quella di fare occupazioni temporanee sono cose bensì che hanno un principio giustificatore comune; ma nel sistema della legge sono due concessioni ben distinte, che possono aver luogo in favore di persone diverse, ciascuna delle quali può liberamente usarne con l'osservanza delle norme stabilite, tanto vero che l'appaltante non potrebbe impedire all'appaltatore di ottenere la licenza per le occupazioni che reputasse necessarie.

Nè meno infondato è il concetto della responsabilità dell'appaltante, quando si tratti di occupazioni compite senza le forme di legge. Tali occupazioni costituiscono, da parte dell'imprenditore, un atto arbitrario, che gli interessati hanno diritto di respingere anche con le azioni possessorie, e non essendo l'appaltatore un commesso dell'appaltante ai sensi dell'art. 1163 del codice civile, non può quest'ultimo essere responsabile per il diritto comune, come non può esserne responsabile per la legge speciale .

A torto quindi la Corte d'Appello ritenne che l'Amministrazione Ferroviaria avesse una responsabilità propria *ab initio*

come espropriante, la quale responsabilità sarebbe solo cessata, se fatti gli avvisi ad *opponendum* giusta l'art. 360 della legge sui lavori pubblici, non fossero state presentate opposizioni e fosse stato quindi tacitato l'appaltatore. In tal caso, secondo l'idea della Corte, la responsabilità sarebbe venuta meno, perchè la mancanza di tempestive opposizioni avrebbe fatto perdere all'Amministrazione la garenzia della *rivalsa*. Ma così giudicando, la Corte alterò i termini del rapporto giuridico ed applicò anche male il citato art. 360, il quale non è scritto a garenzia dei terzi che abbiano credito verso l'appaltatore per indennità di occupazioni permanenti o temporanee.

La responsabilità dell'Amministrazione ab initio era insussistente per le ragioni già sopra indicate. Avrebbe potuto invece l'Amministrazione incorrere in una ben diversa responsabilità come depositaria di somme, se avesse pagato prima di fare gli avvisi al pubblico o malgrado le opposizioni dei creditori del Lecomte; ma di ciò, secondo la stessa Corte, non era a parlarsi, poichè la domanda per le occupazioni temporanee era stata presentata prima dello svincolo della cauzione ed erasi in conseguenza ritenuta una parte sufficiente di essa.

In questo caso, dunque il ricorso merita di essere accolto, e deve perciò annullarsi nel capo corrispondente la sentenza impugnata, rinviandosi la causa ad altro Magistrato di appello per nuovo esame e per provvedere anche sulle spese di Cassazione, comprese quelle riservate dalle Sezioni Unite.

Lavori ferroviari - Dichiarazione di urgenza e di indifferibilità - Occupazione temporanea - Sequestro giudiziale dell'immobile occupato - Nullità del provvedimento.

Ordinata dall'Autorità amministrativa l'occupazione temporanea di un fondo per l'esecuzione di lavori, dichiarati urgenti ed indifferibili, ai sensi del combinato disposto degli articoli 76 *della legge* 7 *luglio* 1907, *n.* 429 *e* 71 *della legge* 25 *giugno* 1865,

n. 2359, è vietato all'Autorità giudiziaria di emettere provvedimenti che comunque restringano o impediscano la libera disponibilità del fondo stesso, quali la sua sottoposizione a sequestro giudiziario, costituendo i medesimi revoca o modifica dell'atto amministrativo che sfugge alla competenza della funzione giurisdizionale.

CASSAZIONE DI ROMA, Sezioni Unite — Sentenza 6 giugno, 4 luglio 1918 (*Pres.* Mortara; *Est.* Petrone; *P. M.* De Feo) — Ferrovie dello Stato *ricorrenti,* contro Jannelli.

IN DIRITTO.

Osserva che per le coordinate disposizioni dell'art. 76 della legge 7 luglio 1907, n. 429, che regola l'ordinamento dell'esercizio di Stato delle Ferrovie non concesse all'industria privata, e dell'art. 71 della legge 25 giugno 1865 sulla espropriazione per causa di pubblica utilità, dichiarati urgenti e indifferibili dal ministro dei lavori pubblici (ora quello dei trasporti) i lavori occorrenti sulle Ferrovie esercitate dallo Stato, i prefetti possono ordinare la occupazione temporanea dei beni immobili necessaria alla esecuzione delle opere.

Avendo il Prefetto di Reggio Calabria, in esplicazione della facoltà concessagli dai suindicati testi di legge, ordinata l'occupazione temporanea dell'immobile di Antonio Jannelli, e non avendo l'autorità giudiziaria la potestà di revocare o modificare l'atto amministrativo (articolo 4 della legge del 20 marzo 1865), non poteva il Pretore di Palmi, senza uscire dall'ordinario della sua competenza, disporre la sospensione dei lavori di taglio degli alberi, esistenti in quel fondo e sottoporre a sequestro giudiziario l'immobile medesimo.

Con l'ordine di sospensione dell'abbattimento degli alberi si è inibito all'Amministrazione delle Ferrovie l'uso in una facoltà inerente al diritto di occupazione, e col sequestro la espropriante posseditrice occupante per atto amministrativo, è privata, della detenzione e del godimento del fondo, che deve essere consegnato al sequestratario.

Pertanto dal provvedimento del pretore non solo è stato sostanzialmente revocato il decreto del Prefetto, ma è stata annientata anche la dichiarazione (emessa dal ministro dei trasporti) di urgenza e di indifferibilità delle opere per la esecuzione delle quali è stata dalla competente autorità amministrativa ritenuta necessaria la immediata occupazione del terreno di Jannelli.

Osserva, che in conseguenza della dichiarata incompetenza dell'autorità giudiziaria, vanno annullati il predetto provvedimento del pretore e gli atti giudiziari che lo hanno seguito.

P. Q. M. la Corte di Cassazione a Sezioni unite:

Dichiara la incompetenza dell'autorità giudiziaria a conoscere della domanda proposta da Antonio Jannelli di Palmi col ricorso del 14 dicembre 1917, e annulla gli atti giudiziari prima di ora compiuti.

Anno XI - N. 34 **22 Agosto 1918**

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

Roma, agosto 1918 — Tip. Nazionale Bertero di G. Guadagnini e C.

DECRETO-LEGGE LUOGOTENENZIALE 30 *giugno* 1918, *n.* 1069 *che approva e rende esecutoria la Convenzione* 11 *maggio* 1918 *relativa alla concessione della costruzione e dell'esercizio di un porto ad Ostia Nuova* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;
Udito il Consiglio dei ministri;
Sulla proposta del ministro dei lavori pubblici, di concerto con i ministri del tesoro, dell'industria, commercio e lavoro e dei trasporti marittimi e ferroviari.
Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

È approvata e resa esecutoria la convenzione stipulata addì 11 maggio 1918 fra i ministri del tesoro, dei lavori pubblici ed il sottosegretario di Stato per i trasporti marittimi e ferroviari, in rappresentanza dello Stato, ed il Comune di Roma, rappresentato dal sindaco on. senatore principe Colonna e dall'assessore per l'Agro Romano comm. ing. Paolo Orlando, relativa alla concessione della costruzione e dell'esercizio di un porto ad Ostia Nuova.

Art. 2.

Sono dichiarate di pubblica utilità le opere contemplate nel progetto preso a base della concessione di cui all'articolo precedente, nonchè quello per la creazione dell'annessa zona industriale e quartiere urbano, delimitati come segue: ad est fino a 200 metri

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 13 agosto 1918, n. 191.

del ciglio dello specchio d'acqua e sino al canale di Ostia; a nord fino al canale di Ostia; ad ovest sino a 200 metri oltre la linea segnata a tratti e punti nella planimetria allegata alla convenzione 11 maggio 1918; a sud fino all'arenile demaniale.

Art. 3.

Alle espropriazioni occorrenti per le opere di cui al precedente articolo sono applicabili gli articoli 12 e 13 della legge 15 gennaio 1885, n. 2892.

Le operazioni relative a dette espropriazioni che si effettueranno gradualmente a seconda del bisogno, saranno eseguite direttamente dal Comune. Questo potrà immettersi nel possesso dei beni occorrenti, in seguito alla compilazione dello stato di consistenza dei fondi da occupare, che sarà approvato dal ministro dei lavori pubblici, il quale determinerà pure la somma che in via provvisoria dovrà essere depositata per indennità di espropriazioni e per gli altri eventuali risarcimenti che ai terzi possano competere.

Il verbale di consistenza di cui sopra equivale alla perizia di cui all'art. 32 della legge 25 giugno 1865, n. 2359.

Ogni eventuale variazione o rettifica delle espropriazioni sarà approvata col medesimo procedimento. Si applicheranno per tutto il resto le disposizioni della legge 25 giugno 1865, n. 2359.

Art. 4.

È concesso gratuitamente al Comune per anni 60 l'uso dei terreni arenili esistenti a sinistra del costruendo porto, per un tratto di chilometri 5 e per la profondità di m. 70 a partire dal lido al mare.

Art. 5.

Sono istituite a favore del Comune di Roma:

a) una tassa supplementare di ancoraggio nella misura di L. 0.50 per tonnellata di stazza netta sulle nav che approderanno nel porto di Ostia Nuova;

b) una tassa portuaria sulle merci imbarcate o sbarcate, in misura di L. 0.50 in media per tonnellata metrica a seconda del loro valore;

c) un diritto per lo sbarco od imbarco di viaggiatori in ragione di L. 5 e L. 2 rispettivamente pei passeggeri di 1ª o 2ª classe e di quelli di 3ª classe.

Con decreti Reali, su proposta del ministro dei trasporti marittimi e ferroviari previ accordi col Comune di Roma sentiti gli altri ministri interessati, saranno stabilite le norme per l'applicazione delle tasse e del diritto di cui sopra.

Art. 6.

Per provvedere alla spesa di L. 47,000,000 prevista per l'esecuzione del progetto di cui alla convenzione 11 maggio 1918 la Cassa dei depositi e prestiti è autorizzata a concedere al Comune di Roma mutui estinguibili in 50 anni, con le modalità e garanzie stabilite dagli articoli 2 e 3 della convenzione 11 maggio 1918.

Art. 7.

Il Comune di Roma, per la provvista dei fondi occorrenti all'attuazione della concessione di cui al presente decreto è autorizzato ad eccedere i limiti fissati dalle leggi vigenti.

Art. 8.

Con la legge di approvazione del bilancio sarà stanziata nella parte straordinaria dello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici a partire dall'esercizio finanziario 1920-21, la somma necessaria per corrispondere al Comune di Roma le annualità stabilite dall'art. 3 della Convenzione 11 maggio 1918.

Art. 9.

La Convenzione suddetta, come tutti gli atti da essa conseguenti, saranno liberi da qualsiasi peso fiscale eccetto che dalla tassa fissa di registro in L. 2.70.

Il presente decreto avrà effetto dal giorno della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale del Regno* e sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 30 giugno 1918.

TOMASO DI SAVOIA

ORLANDO — DARI — NITTI — CIUFFELLI — VILLA.

Visto, *Il guardasigilli:* SACCHI.

DECRETO LUOGOTENENZIALE 7 *luglio* 1918, *n.* 1082, *che eleva la misura del contributo dovuto, per l'esercizio* 1918 *al sindacato obbligatorio di mutua assicurazione per gli infortuni sul lavoro nelle miniere di zolfo della Sicilia* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

Veduto l'art. 2 del decreto-legge 6 maggio 1915, n. 590 recante provvedimenti relativi al sindacato obbligatorio siciliano di mutua assicurazione per gli infortuni sul lavoro nelle miniere di zolfo;

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 16 agosto 1918, n. 193.

Vedute le leggi 11 luglio 1904, n. 396 e 14 luglio 1907, n. 527;

Veduto il decreto Luogotenenziale 20 dicembre 1917, n. 2073;

Veduto il decreto Luogotenenziale 12 maggio 1918, n. 678, che stabilisce un temporaneo aumento alle tabelle dei salari medi agli effetti della liquidazione delle indennità di infortunio per gli operai delle solfare della Sicilia;

Vedute le deliberazioni adottate dall'assemblea generale dei soci del Sindacato predetto nell'adunanza del 29 maggio 1918;

Sulla proposta del ministro segretario di Stato per l'industria, il commercio e il lavoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

La misura del contributo per l'esercizio 1918, dovuto al Sindacato obbligatorio di mutua assicurazione per gli infortuni sul lavoro nelle miniere di zolfo della Sicilia ai termini delle leggi 11 luglio 1904, n. 396 e 14 luglio 1907, n. 527 e del decreto-legge 6 maggio 1915, n. 590, viene elevata a lire sette per tonnellata di zolfo in luogo di lire sei e centesimi cinquanta di cui all'articolo 1 del decreto luogotenenziale 20 dicembre 1917, n. 2073.

Art. 2.

L'indicato contributo di L .7 verrà distribuito nel modo seguente:

a) — L. 5.70 per tonnellata saranno attribuite al bilancio assicurativo per l'esercizio 1918, a norma dell'art. 1 della legge 11 luglio 1904, n. 396 in luogo del contributo di cui all'art. 2 lettera *a*) del decreto Luogotenenziale 20 dicembre 1917, n. 2073;

b) — L. 1.30 per tonnellata saranno attribuite al bilancio sanitario per l'esercizio 1918, a norma dell'art. 9 della legge 14 luglio 1907, n. 527, in luogo del contributo di cui all'art. 2 lettera *b*) del citato decreto Luogotenenziale 20 dicembre 1917, numero 2073.

Art. 3.

L'Amministrazione delle ferrovie dello Stato provvederà per la riscossione del contributo totale di L. 7 per tonnellata, fissato come sopra, a partire dal 1° agosto 1918. Alla riscossione della differenza fra il nuovo contributo di L. 7 e quello effettivamente incassato dalle ferrovie dello Stato nel periodo dal 1° gennaio al 31 luglio 1918, provvederà il Consorzio solfifero siciliano mediante trattenuta sulle somme da esso dovute per qualsiasi titolo ai debitori della medesima differenza.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 7 luglio 1918.

TOMASO DI SAVOIA

CIUFFELLI.

Visto, *Il guardasigilli*: SACCHI.

Decreto Luogotenenziale 25 *luglio* 1918, *n.* 1104, *che abroga il R. decreto* 20 *agosto* 1914, *n.* 887, *relativamente agli aumenti quadriennali del personale amministrativo inferiore dell'ispettorato dei servizi marittimi* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D' ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

Veduto il R. decreto 18 aprile 1912, n. 786, che approva il regolamento per gli impiegati dell'ispettorato dei servizi marittimi;

Veduto il R. decreto 20 agosto 1914, n. 887, con cui si modifica l'art. 24 del regolamento predetto;

Udito il parere del Consiglio di Stato;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del ministro segretario di Stato per la marina, di concerto con quelli dei trasporti marittimi e ferroviari e del tesoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

È abrogato il R. decreto 20 agosto 1914, n. 887, restando ripristinata dalla data di pubblicazione del decreto stesso l'efficacia del secondo comma dell'art. 24 del regolamento per gli impiegati dell'Ispettorato dei servizi marittimi approvato col R. decreto 18 aprile 1912, n. 786.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 20 agosto 1918, n. 196.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato ad Agliè, addì 25 luglio 1918.

TOMASO DI SAVOIA.

ORLANDO — DEL BONO — VILLA — NITTI.

Visto. *Il Guardasigilli*: SACCHI.

Ordine di servizio N. 90. (R.).

Quadro orario delle paghe.

In sostituzione del quadro-orario delle paghe, annesso all'ordine di servizio n. 184 del 28 giugno 1913, e in relazione all'avvenuta modificazione nel sistema dei pagamenti al personale operaio delle officine, ora fissati a mese, anzichè a quindicina, colla fine del corrente agosto va in vigore un nuovo quadro-orario, in cui è stato tenuto conto delle attuali particolari esigenze, tanto rispetto al diminuito quantitativo e alla minor velocità dei treni, quanto agli effetti della temporanea riduzione di una giurisdizione compartimentale.

Ordine di servizio N. 91. (S.).

Case economiche per i ferrovieri.

Il Consiglio d'amministrazione nell'adunanza del 2 agosto 1918 ha approvato le seguenti "Norme per gli inquilini" delle case economiche pei ferrovieri.

Tali Norme saranno d'ora in poi richiamate nelle denuncie di contratto verbale per l'affitto dei quartieri e rese quindi obbligatorie per gli inquilini stessi. Esse saranno depositate con atto pubblico presso l'Ufficio Contratti.

Case economiche per i ferrovieri.

(Legge 14 luglio 1907, n, 553 – 13 aprile 1911, n. 310 – 19 giugno 1913, n. 641 – RR. DD. 28 giugno 1912, n. 728 e 25 febbraio 1915, n. 412 e Decreto-legge Luogotenenziale 13 agosto 1917, n. 1393).

NORME PER GLI INQUILINI.

Art. 1.

L'alloggio è concesso a beneficio esclusivo del locatario e della sua famiglia.

Nella famiglia è ammessa la convivenza di persone non a carico del locatario, soltanto quando si tratti di figli, genitori, suoceri, sorelle nubili e fratelli minorenni.

Art. 2.

Il locatario deve limitare il numero delle persone nei locali utilizzati come camere da dormire, in modo che risultino almeno metri cubi 8 per ogni fanciullo fino a 10 anni di età, e metri cubi 15 almeno per ogni persona di età superiore ai 10 anni, salvo in ogni caso quelle maggiori prescrizioni che fossero contenute nei regolamenti municipali.

È assolutamente vietato l'uso delle cucine come camere da dormire.

Art. 3.

Nei centri in cui non vigono consuetudini locali circa la data di decorrenza degli affitti, la durata del contratto è di un anno, e l'inizio e la scadenza del contratto stesso debbono essere sempre fissati al 1° ed all'ultimo giorno del mese. È ammesso tuttavia che la consegna dell'alloggio possa essere data in qualunque giorno del mese, ed in tal caso il contratto ha inizio dal primo del mese successivo, e per l'intervallo fra la consegna e la fine del mese in corso, sarà pagato il rateo corrispondente.

Nelle località in cui, per consuetudine, gli affitti principiano e terminano in determinate epoche dell'anno, la consegna dell'alloggio, oltre che in tali epoche, può essere effettuata in qualsiasi altra diversa lungo l'anno.

Nel primo caso il contratto avrà inizio dalla data consuetudinaria, e la sua durata sarà di un anno. Nel secondo caso la durata del contratto sarà di un anno più il periodo che intercede fra il giorno della consegna dell'alloggio e la data consuetudinaria; per questo periodo saranno pagate tante rate mensili di pigione quanti sono i mesi interi che esso contiene, più il rateo corrispondente all'eventuale frazione di mese; il contratto avrà inizio dal giorno in cui ha principio il primo mese intero.

Art. 4.

La rinnovazione del contratto di affitto non sarà subordinata ad apposita domanda del locatario, ma s'intenderà tacitamente convenuta per un intero anno a decorrere dalla prima scadenza, e così in seguito di anno in anno, qualora nessuna delle parti abbia intimata la disdetta almeno tre mesi innanzi alla prima o alle successive scadenze: ciò finchè il locatario continui ad aver titolo alla concessione dell'alloggio, la sua famiglia si trovi in condizioni da soddisfare al disposto dell'art. 2 e non abbia dato luogo a fondati reclami, e purchè il quartiere continui ad essere destinato dall'Amministrazione ad uso di abitazione.

S'intende però che anche per la riconduzione tacita si dovrà procedere alla firma e registrazione di una regolare denuncia di proroga. La disdetta dovrà darsi mediante lettera raccomandata con ricevuta di ritorno.

Art. 5.

Può farsi luogo alla risoluzione anticipata del contratto, col preavviso di tre mesi, sentita la Commissione consultiva compartimentale, quando il locatario contravvenga alle norme d'igiene, di pulizia, di buona manutenzione della casa, od arrechi, per cattiva condotta morale sua o della famiglia, o per qualsiasi altro motivo, scandalo o disturbo al vicinato, o comunque manchi all'osservanza delle presenti norme.

Contro il preavviso di scioglimento del contratto da darsi nella forma dell'art. 4, il locatario può ricorrere nel termine di giorni 8 dalla data partecipazione, alla Direzione generale, la quale decide inappellabilmente, sentito il parere della Commissione consultiva centrale.

Art. 6.

Qualora nel corso della locazione, il locatario, impiegato dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato o di altre Amministrazioni governative, consegua stipendio o paga superiore al limite massimo stabilito dalle dispo-

sizioni in vigore per la concessione di affitto delle case, deve lasciare l'alloggio alla scadenza della locazione stessa; in ogni caso però non prima che siano trascorsi tre mesi dalla partecipazione d'ufficio del conseguimento di tale stipendio o paga.

Art. 7.

In caso di trasloco del locatario che sia tuttora in attività di servizio nelle ferrovie o presso alcune delle altre Amministrazioni o aziende di cui all'art. 15 del Regolamento approvato con R. D. 25 febbraio 1915, n. 412, la locazione si considera rescissa di diritto con la scadenza del mese entro cui debba effettuarsi il trasloco.

Potrà tuttavia essere concessa l'ulteriore continuazione dell'affitto per uno, o al massimo per due mesi, al locatario che ne faccia richiesta entro 15 giorni dalla fattagli comunicazione del provvedimento di trasloco.

Ferme restando le disposizioni dei precedenti due comma, il locatario non appartenente all'Amministrazione ferroviaria, dovrà, entro 15 giorni dall'intimatogli trasloco, darne avviso al locatore nella forma dell'art. 4 rimanendo in difetto vincolato al contratto sino al termine del mese successivo a quello in cui abbia dato l'avviso.

Art. 8.

Nei casi nei quali il locatario invochi per circostanze eccezionali un ulteriore prolungamento delle proroghe ammesse coi precedenti articoli 6 e 7, è riservato al Direttore generale il decidere inappellabilmente, intesa la Commissione consultiva compartimentale.

Art. 9.

Il contratto di affitto si considera risolto colla fine del mese in corso, in caso di esonero definitivo dal servizio, di morte del locatario, o quando questi, per qualsiasi causa, cessi di appartenere ad alcuna delle categorie contemplate nel citato art. 15 del regolamento approvato con R. D. 25 febbraio 1915, n. 412.

Qualora però si seguiti a pagare anticipatamente la pigione pattuita, potrà essere concessa la continuazione della locazione, fino alla prima prossima scadenza consuetudinaria locale.

Art. 10.

L'Amministrazione ha diritto di sciogliere in ogni tempo il contratto, se, per qualsiasi causa al locatario viene a cessare, in tutto od in parte,

la corresponsione dello stipendio o della paga, a meno che egli, o la sua famiglia, non provveda in anticipo, mese per mese, al diretto pagamento della quota di pigione.

Art. 11.

Pel ricupero delle quote di pigione rimaste insolute, nonchè delle spese contemplate negli articoli 14, 15, 20, 22 e 23 che rimanessero da pagare, l'Amministrazione, salvo il privilegio di cui all'art. 1958 del Codice civile, ha diritto di rivalersi sugli averi del locatario nell'ordine di cui appresso:

1° Sul fondo di garanzia di cui all'art. 23;

2° Sugli arretrati di competenze di qualsiasi natura alle quali avessero diritto gli agenti non ancora esonerati dal servizio per ragioni diverse, in misura non eccedente il terzo di tali arretrati;

3° Sullo stipendio o paga e sulle competenze accessorie di qualsiasi natura, mediante trattenute fino a pareggio del debito, non superanti ogni anno l'importo di due mesi di affitto e ripartito tale importo in 12 o 24 rate all'anno, a seconda che l'agente debitore riceva lo stipendio, la paga e le competenze accessorie, a mese od a quindicina;

4° Sulle ultime competenze dell'agente dimissionario, destituito, esonerato dal servizio o morto, nei limiti di un quinto delle competenze stesse;

5° Sull'indennità di buonuscita, e sul sussidio per una volta tanto a carico del fondo pensioni, nei limiti di un quinto;

6° Sulla pensione o sul sussidio continuativo, nei limiti di un quinto annualmente.

Sino all'estinzione del debito, la escussione su due o più dei cespiti suindicati può esser fatta anche cumulativamente, purchè contenuta per ciascuno nella rispettiva aliquota.

Art. 12.

Gli affittuari debbono godere degli alloggi soltanto ad uso di abitazione, e non possono quindi esercitare, anche a mezzo dei componenti le loro famiglie, pensioni e qualunque specie di vendita o di industria.

È altresì vietato l'esercizio di arti o mestieri rumorosi o pericolosi, o che possono in qualsiasi modo procurare disturbo agli altri locatari.

Art. 13.

È proibito ai locatari:

— di subaffittare o di cedere l'alloggio in tutto o in parte, stabilmente o temporaneamente, con o senza corrispettivo, con o senza mobilio, e di affittare letti;

— di tenere tanto negli alloggi quanto nei solai e nelle cantine: *a*) depositi di oggetti o di materie che per loro natura possono dare origine ad incendi o renderli più gravi o riuscire nocivi all'igiene o alla salute; *b*) animali da cortile o da colombaia, agnelli, capre od altri animali in qualsiasi numero che possano recar danno o disturbo al vicinato o danno ai locali affittati, o produrre esalazioni antigieniche.

In caso di inconvenienti sarà in facoltà insindacabile dell'Amministrazione di vietare altresì la tenuta dei cani. Può essere soltanto consentito di tenere un limitato allevamento di conigli entro gabbie, in luoghi adatti, previo permesso scritto del competente ufficio, osservando le norme igieniche che l'ufficio stesso prescriverà per tale allevamento;

— di trattenersi lungo le scale, negli androni, nei cortili e nei giardini, e di lasciare che vi si trattengano i ragazzi;

— di volgere a proprio uso particolare una qualsiasi parte dei locali comuni, come cortili, giardini, terrazze. di occuparli con mobili od altri oggetti, o comunque di impedire o limitarne l'uso agli altri locatari;

— di servirsi o di occupare, per qualsiasi uso singolo, i pianerottoli delle scale, i quali debbono essere lasciati completamente liberi al transito;

— di apporre sulle porte d'ingresso allo stabile od all'appartamento, nelle portinerie, negli atri, lungo le scale, nei passaggi di uso comune, sui vetri delle finestre e sulle facciate e terrazze delle case, cartelli, targhe e scritte indicanti il mestiere, l'arte o la professione esercitati da persone di famiglia;

— di lasciare aperti i cancelli o le porte di accesso alle abitazioni, nelle ore di notte;

— di appendere o di attaccare oggetti sui muri esterni o di cortile della casa e apporre mensole sui muri stessi per poggiarvi vasi di fiori od altri recipienti;

— d'imbrattare con iscrizioni o con l'affissione di fogli o stampe, l'alloggio, le scale ed in genere qualsiasi altro locale dello stabile;

— di esporre senza efficace riparo, vasi di fiori od altri recipienti sui davanzali delle finestre o sulle ringhiere dei balconi;

— di tenere giuochi, balli od altri qualsiansi trattenimenti rumorosi;

— di gettare qualsiasi cosa dalle porte e dalle finestre;

— di caricare di soverchio i pavimenti, e di fare qualunque cosa che possa pregiudicare la solidità e la consistenza di qualsiasi parte dei locali affittati;

— di lavare biancheria e stenderla, battere stuoie o tappeti, spaccar legna e depositare spazzature fuori dei luoghi a ciò destinati.

A tal uopo l'Amministrazione, con apposito avviso esposto presso la portineria dello stabile, o dato a mezzo dei portieri o guardiani, indicherà i turni e le condizioni per l'uso dei lavatoi, bagni, ed altri locali ed impianti di uso comune, nonchè i luoghi dove le spazzature debbono essere trasportate.

Il locatario dovrà consegnare al portiere o guardiano le chiavi di detti

locali appena finito il proprio turno, lasciare puliti i locali stessi, vuoti e puliti le vasche dei lavatoi e dei bagni, i fornelli e le caldaie dei bucatai, e libere da qualsiasi oggetto le terrazze. In caso di trasgressione, l'Amministrazione potrà togliere al locatario l'uso degli indicati locali, salvo l'applicazione della prima parte dell'art. 5.

La biancheria minuta potrà anche essere messa ad asciugare alle finestre ed ai balconi verso l'interno, ma mai alle finestre ed ai balconi prospicienti le strade. In ogni modo non dovranno stendersi, in luoghi che siano in vista al passaggio dei treni, panni o stoffe colorate che possano imitare i segnali.

Art. 14.

È obbligo del locatario di tenere l'alloggio da buon padre di famiglia, con le maggiori cure, e secondo le norme d'igiene e di pulizia stabilite dai regolamenti municipali e dalle ordinanze delle Autorità; di osservare tali norme tanto per l'interno degli appartamenti, quanto per le scale, anditi, cortili, terrazze e simili e di rispettare inoltre le altre disposizioni della stessa natura e nei riguardi dell'ordine che venissero impartite dall'Amministrazione.

Qualora in qualunque dei detti locali o nel rimanente del caseggiato si verificassero danni per abuso della cosa locata, ne sarà addebitato l'importo al locatario od ai locatari responsabili.

I danni arrecati ai locali di uso comune, dovranno essere rimborsati solidalmente, in parti eguali, da tutti i locatari che di quei locali si servono, quando l'Amministrazione non possa stabilire a quale locatario i danni siano imputabili.

Art. 15.

Il locatario non può eseguire o far eseguire alcuna innovazione nei locali, nei relativi infissi ed affissi ed in quanto altro fa parte integrante dei locali stessi, senza il previo permesso scritto dell'Amministrazione, la quale si riserva il diritto di provvedere, per conto ed a spese del locatario, con personale o ditte di propria fiducia.

I fissi e gli infissi eventualmente posti dal locatario, ed i miglioramenti di qualsiasi specie da esso apportati, resteranno a totale beneficio dell'Amministrazione stessa, la quale avrà anche il diritto di esigere, ove lo creda e sebbene abbia dato il consenso di cui al primo comma, che i locali siano rimessi in pristino a cura e spese del locatario, ovvero di provvedervi direttamente rivalendosene poi sugli averi del locatario medesimo, sentita la Commissione compartimentale.

E ciò senza pregiudizio del risarcimento anche dei danni, per i lavori abusivamente eseguiti.

Art. 16.

Il locatario, che per fatto proprio abbandona l'alloggio prima della scadenza del contratto, è tenuto a pagarne il canone di affitto fino alla scadenza stessa. In via eccezionale gli può essere concesso di pagare solament per il tempo in cui i locali fossero rimasti inoccupati.

Art. 17.

Il locatario che per qualunque motivo debba lasciare il quartiere, è tenuto, durante i due mesi precedenti il termine pel rilascio, a consentirne la visita nei giorni e nelle ore che verranno fissati, possibilmente d'accordo con esso, dall'Amministrazione.

Il locatario che non sgombrasse i locali nel termine stabilito, vi può essere costretto nei modi di legge, sentita la Commissione Compartimentale.

Art. 18.

Il locatario ha l'obbligo di procedere in contraddittorio del rappresentante dell'Amministrazione alla constatazione dello stato dei locali che riceve in affitto, e di firmare, prima di ottenerne il possesso, il relativo verbale di consegna.

Altrettanto deve fare per la riconsegna all'atto del rilascio, allo scopo di stabilire l'ammontare delle eventuali spese da porsi a suo carico giusta gli articoli 14, 15, 20, 22 e 23, escluse quelle per riparare guasti che siano conseguenza dell'uso.

Il mancato intervento del locatario o del suo rappresentante alla riconsegna, od il rifiuto della loro firma nel relativo verbale, sono considerati come tacita acquiescenza alle attestazioni e conclusioni del verbale medesimo.

I verbali debbono essere compilati e firmati rispettivamente nello stesso giorno in cui ha avuto luogo la consegna o la riconsegna dei locali.

I locali stessi debbono essere riconsegnati dal locatario in buono stato, con le finestre ed i pavimenti lavati e con i focolari puliti.

Art. 19.

Il locatario o chi per esso è tenuto a dare avviso all'Amministrazione, per gli opportuni provvedimenti, di tutti i guasti o deterioramenti che avvenissero nello stabile.

Se nella famiglia si verificassero malattie contagiose od epidemiche, il locatario deve pure informarne subito l'Amministrazione, indipendentemente

da quelle denuncie che fossero prescritte da regolamenti municipali o governativi.

Tali avvisi dovranno darsi per iscritto nell'apposito libro in consegna al portiere o al guardiano, ed essere datati e firmati, indicando i guasti ed i deterioramenti avvenuti e le cause che li hanno determinati, e le malattie anzidette.

Art. 20.

Le riparazioni designate dall'art. 1604 del Codice civile saranno eseguite a cura ed a spese del locatario, come del pari quelle che fossero cagionate o da negligenza o da uso indiscreto, quali l'ostruzione delle condutture degli acquai, dei lavatoi, delle canne dell'immondizie, delle latrine e simili, o il danneggiamento di ogni altro impianto di cui l'Amministrazione abbia fornito i locali affittati. È pure eseguita a cura ed a spese del locatario la sostituzione dei vetri rotti (che è vietato fare, anche provvisoriamente con carta od altro), salvo il caso di rottura cagionata dalla grandine a vetri applicati su finestre non difese da persiane o da sportelli esterni, o prodotta da qualche altro accidente straordinario o di forza maggiore. e senza responsabilità del locatario, il quale però in detti casi deve, appena avvenuto il danno, darne denuncia all'Amministrazione con le modalità previste dall'art. 19.

Restano inoltre a carico del locatario le spese per riscaldamento. per consumo di gas, di energia elettrica e d'acqua nell'interno dei locali affittati, nochè quelle per nolo d'impianti fatti, per conto degli inquilini, dalle Società concessionarie dei detti servizi, nell'interno dei locali stessi.

Mancandosi da parte del locatario all'osservanza degli obblighi indicati nei precedenti comma 1° e 2°, le riparazioni e sostituzioni di cui al comma 1° saranno eseguite a cura dell'Amministrazione che ne tratterrà l'importo sugli averi del locatario stesso, sentita la Commissione Compartimentale, ed i servizi mentovati nel comma 2° saranno sospesi fino al saldo del debito e riattivati poi a richiesta ed a spese del locatario. E ciò senza pregiudizio del diritto di rescissione anticipata del contratto di affitto contemplato nell'articolo 5.

La pulizia delle canne dei camini, dei caloriferi e delle stufe, è fatta a cura dell'Amministrazione e la spesa relativa sarà addebitata agli inquilini, ripartendola fra loro in ragione dei mesi di occupazione degli alloggi e del numero delle canne.

Art. 21.

Qualora occorrano d'urgenza riparazioni straordinarie, che tolgano parzialmente o riducano l'uso dei locali affittati, il locatario non può reclamare alcuna indennità, salvo il disposto degli articoli 1578 e 1580 del Codice civile.

Art. 22.

Il locatario non può opporsi nè pretendere abbuoni od indennità, ogni qual volta occorra all'Amministrazione, od a chi per essa, di ispezionare o riparare i locali affittati, e di porre tubi, fili ed altro nell'interno dei locali, nè può pretendere abbuoni od indennità quando avvengano interruzioni nel servizio degli impianti per acqua, gas, luce, riscaldamento, ascensori e simili.

Art. 23.

Il locatario, agli effetti dell'articolo 9 della legge 14 luglio 1907, n. 553, oltrechè sottoporsi alla ritenuta anticipata del canone mensile di affitto, deve, entro un anno dalla consegna dei locali, costituire un fondo di garanzia equivalente a due mesi di affitto, da trattenersi a mezzo dei ruoli paga o dei mandati di pagamento, in sei, dodici o ventiquattro rate, a seconda che il locatario riceva le competenze, la pensione o il sussidio a bimestre, a mese o a quindicina.

Con lo stesso rateo anzidetto dovrà essere effettuata la ritenuta anticipata della pigione.

Il locatario, verso il quale non fosse possibile eseguire le trattenute a termini del predetto articolo 9, è sottoposto dall'Amministrazione, dopo sentita la Commissione compartimentale, a speciali patti e condizioni per il pagamento del canone di affitto e per l'anticipazione o costituzione del fondo di garanzia, che può variare, secondo le circostanze, di qualità e quantità dei locali affittati, tenuto conto delle consuetudini locali. Detto fondo, da considerarsi come parte integrante del canone di affitto, sarà restituito dopo la riconsegna dei locali affittati, detratte le somme eventualmente dovute dal locatario a termini dei precedenti articoli 9, 11, 14, 15, 20 e 22, senza pregiudizio delle ulteriori rivalse per maggiori danni.

Art. 24.

In relazione alle risultanze dei bilanci della gestione delle case, potranno essere assegnati premi per la buona conservazione dei fabbricati, sia individuali per locatario, sia collettivi per edificio.

Art. 25.

Nel caso in cui agli stabili fossero annessi ricreatori, dopo scuola o consimili istituzioni per ragazzi, dovute all'iniziativa dell'Amministrazione, i locatari che intendessero fruirne dovranno uniformarsi alle disposizioni emanate dall'Amministrazione stessa.

Art. 26.

Gli eventuali reclami dei locatari per qualsiasi ragione, dovranno essere fatti direttamente, o a mezzo del portiere o guardiano, al Capo del competente Ufficio Lavori, il quale provvederà a dare una risposta in merito, scritta o verbale, entro 8 giorni dal ricevimento dei reclami stessi.

Art. 27.

A tutti gli effetti amministrativi del contratto di locazione, l'Amministrazione ferroviaria è rappresentata dal Capo del competente Ufficio Lavori che ha stipulato il contratto.

Agli effetti delle eventuali contestazioni giudiziarie, la rappresentanza dell'Amministrazione spetta, secondo i casi, al Direttore generale o ai Capi Compartimento, in conformità alle disposizioni contenute negli articoli 10, lettera *c*), e 12, ultimo comma, della legge 7 luglio 1907, n. 429, modificata dal R. D. 28 giugno 1912, n. 728.

A tutti gli effetti amministrativi e giudiziari, e quindi anche per l'attribuzione di competenza, il locatario si intende, fin dalla sottoscrizione del contratto, elettivamente domiciliato nei locali affittati, ancorchè non più occupati, rimossa ogni eccezione.

Art. 28.

Per tutto ciò che non è contemplato nelle presenti norme, le quali s'intendono accettate dal locatario, per sè ed eredi, all'atto della firma del contratto, valgono le disposizioni del Codice civile.

Art. 29.

Le spese di stipulazione e registrazione dei contratti di locazione e relative proroghe sono a carico del locatario e saranno versate all'atto della firma del contratto, o, in difetto, trattenute insieme alla prima rata dell'affitto.

Art. 30.

Ogni deroga alle presenti norme che fosse dovuta o venisse invocata in base alle disposizioni eccezionali emanate durante la guerra, s'intende che sarà limitata entro i termini di validità delle disposizioni medesime.

Ordine di servizio N. 92. (M. C.).

Estensione di servizio nella fermata di Guardia Piemontese.

Dal giorno 26 agosto 1918 il servizio merci a grande velocità nella fermata di Guardia Piemontese, della linea Battipaglia-Reggio C., ora limitato ai colli del peso massimo di kg. 50, viene esteso ai colli non superanti ciascuno il peso di kg. 100, fermo restando il limite massimo attualmente in vigore di kg. 500 per spedizione.

In conseguenza di quanto sopra nell'annotazione (8) in calce alla pagina 30 del « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato » (edizione giugno 1914) l'indicazione del peso dei colli dovrà essere rettificata da 50 a 100 chilogrammi.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9, *e* 22.

Circolare N. 52. (C.).

Viaggi dei componenti lo stato maggiore e la bassa forza delle navi mercantili nazionali requisite, sequestrate o noleggiate dallo Stato ed in generale dei componenti gli equipaggi per i quali vige il divieto di sbarco.

In dipendenza del decreto Luogotenenziale n. 1020 del 14 luglio 1918 è ammessa, fino a nuovo avviso, a favore dei componenti lo Stato maggiore e la bassa forza delle navi mercantili nazionali requisite, sequestrate o noleggiate con contratto che ponga i rischi di guerra a carico dello Stato, e in generale ai componenti gli equipaggi per i quali vige il divieto di sbarco, l'applicazione della

tariffa militare (col bollo) per due viaggi all'anno di andata e di ritorno sulle linee ferroviarie e di navigazione esercitate dalle ferrovie dello Stato.

A tale scopo le dette persone saranno munite, dal capitano del vapore cui appartengono, di richieste conformi al modello qui unito, (allegato n. 1) stampato su carta bianca in inchiostro e con bordo verde e vidimato dalla Capitaneria del porto di approdo del vapore, su presentazione delle quali le stazioni rilascieranno biglietti mod. C[i] 202 per viaggi di andata e ritorno verso riscossione dei prezzi della predetta tariffa militare (con bollo) corrispondenti all'intero percorso di andata e di ritorno (prezzi per l'andata raddoppiati).

Nel caso di viaggi che interessano un itinerario ferroviario-marittimo fra stazioni del continente e gli scali marittimi della Sardegna, oppure semplicemente il percorso marittimo tra Civitavecchia e gli scali medesimi, le stazioni si atterranno, sia per il rilascio del biglietto come per il computo dei prezzi, alla istruzione (edizione luglio 1913) relativa al trasporto viaggiatori a mezzo delle linee di navigazione esercitate dallo Stato.

Ai biglietti mod. C[i] 202 di cui sopra, sarà da assegnarsi — mediante apposita annotazione — una validità di tre mesi.

Circa l'uso dei treni e la facoltà di fermate intermedie, valgono le norme ordinarie stabilite dal Regolamento per i trasporti militari.

Ogni viaggiatore dev'essere munito di apposito documento di identità personale conforme al tagliando *b*) del quale pure si riporta il modello. (Allegato n. 2).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8 *e* 22.

Il Direttore generale
R. DE CORNÉ.

Allegato N. 1 alla circolare N. 52-1918.

CONCESSIONE TEMPORANEA

(Tariffa militare di bollo).

A favore degli equipaggi di navi mercantili di nazionalità italiana requisite, sequestrate o noleggiate con contratto che ponga i rischi di guerra a carico dello Stato e, in generale, a favore degli equipaggi per i quali vige il divieto di sbarco.

(1) ....

Richiesta N. ....

VIAGGIO DI ANDATA E RITORNO

fra la stazione di .... *o la stazione di* .... *via* ....

in .... *classe* ....

del Sig. .... (2) ....

inscritto al n. .... *del Compartimento marittimo di* ....

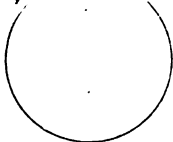
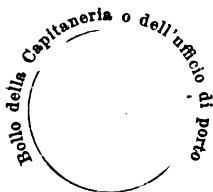
Dichiaro che il titolare della presente trovasi nelle condizioni volute per fruire della presente concessione.

Bollo della nave

.... *il* .... *19* ....

IL COMANDANTE

....

Bollo della Capitaneria o dell'ufficio di porto

Visto per la regolarità della richiesta

IL CAPITANO (O UFFICIALE) DI PORTO

....

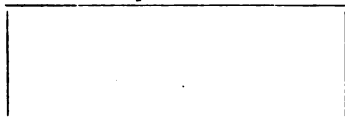
ANNOTAZIONI

....

....

....

Rilasciato il biglietto N. ....

Bollo composto della stazione

AVVERTENZE IMPORTANTI

1. La presentazione di questa richiesta implica la piena conoscenza e l'accettazione, da parte dei titolari, di tutte le condizioni stabilite per fruire del ribasso.

2. I viaggiatori debbono sempre essere muniti quale documento di identità personale dell'estratto del libretto di matricola o della P. S. (Tagliando *b*).

(1) Nome della nave. — (2) Qualifica.

Da trattenersi dal bigliettario della stazione di partenza.

Allegato N. 2 alla circolare N. 52-1918.

Tagliando *b*).

ESTRATTO

DEL LIBRETTO DI MATRICOLA O DELLA P. S.

di ....

figlio di .... *e di* ....

nato a .... *il* ....

domiciliato a .... *e inscritto nella matricola della gente di mare del Compartimento marittimo di* .... *in qualità di* .... *al n.* ....

CONTRASSEGNI:

Statura metri ....

capelli ....

ciglia ....

fronte ....

occhi ....

naso ....

viso ....

colorito ....

segri particolari ....

L'inscritto fa attualmente parte dell'equipaggio della nave .... *in qualità* ....

Il Comandante

....

Bollo della nave

Bollo della Capitaneria o dell'ufficio di porto

Il titolare

....

V.° Il Capitano (o ufficiale) di porto

....

Da trattenersi dal bigliettario della stazione di partenza.

Ordine di servizio N. 3v (P.):

Sussidi di istruzione per l'anno scolastico 1918-919.

(Vedi ordine di servizio n. 5v 1917).

In relazione alla convenzione stipulata il 10 giugno 1915 col Municipio di Veroli per disciplinare l'ammissione in quel Collegio-convitto municipale dei figli di agenti delle ferrovie dello Stato, ai quali l'Amministrazione accorda un sussidio sotto forma di concorso nel pagamento della retta dovuta dalle famiglie dei convittori, si avverte che anche per l'anno scolastico 1918-919 si concederanno dei sussidi di istruzione allo scopo di facilitare la istruzione dei figli di agenti che risiedono lungo le linee o in località lontane dai centri di popolazione e di studio.

Le disposizioni che regolano la concessione di tali sussidi si riportano annesse al presente ordine di servizio, avvertendo che i convittori ammessi sono soggetti a tutti i regolamenti e norme interne del convitto, e che è obbligo degli agenti, i quali hanno ottenuto il sussidio per i propri figli, di curare che da parte di questi ultimi si osservino esattamente tali regolamenti e tali norme, e si apporti il maggior impegno e la maggior diligenza per trar profitto dal beneficio ottenuto.

La retta a carico dell'Agente è stata portata da L. 15 a L. 22 mensili (art. 9) essendosi dovuta aumentare da L. 42 a L. 61 la retta che l'Amministrazione corrisponde al collegio.

Disposizioni che regolano la concessione dei sussidi d'istruzione per l'anno 1918-919.

Art. 1.

I sussidi d'istruzione, di cui al presente ordine di servizio, sono istituiti per mantenere agli studi presso il Collegio-convitto comunale di Veroli i figli maschi di agenti stabili e in attività di

servizio rivestiti delle sotto indicate qualifiche e residenti, per ragioni di ufficio, nelle località specificate nell'elenco allegato *A*:

Capi stazione — Capi deposito — Capi gestione — Assistenti tecnici — Disegnatori — Applicati — Aiutanti Applicati — Capi fermata — Commessi — Macchinisti — Capi verificatori — Sorveglianti della linea — Verificatori — Fuochisti (che siano autorizzati a funzionare da macchinista) — Conduttori capi — Conduttori principali.

Per le località che fossero provviste di scuole elementari complete od offrissero la possibilità ai residentivi di fruire di permanenti per recarsi in località che ne sono provviste, l'ammissione a concorrere ai sussidi d'istruzione sarà limitata a coloro che aspirano a frequentare un corso di ginnasio o di scuola tecnica.

Art. 2.

La concessione dei sussidi d'istruzione è assolutamente facoltativa di guisa che non implica verun impegno continuativo per l'avvenire.

E parimenti il fatto d'aver compiuto gli studi col beneficio del sussidio d'istruzione non costituisce alcun titolo di preferenza su altri candidati che aspirassero ad un impiego ferroviario, attesochè unico scopo dell'istituzione è di porre i figli degli agenti nella possibilità di ricevere un'istruzione adeguata, escluso quindi ogni intendimento di allevare dei giovani destinati a diventare impiegati ferroviari o di dare al riguardo alcun affidamento morale alle famiglie.

Art. 3.

Il numero dei sussidi conferibili per l'anno scolastico 1918-919 sarà determinato dal Consiglio d'amministrazione.

Il sussidio non potrà essere conferito contemporaneamente a più di due figli di uno stesso agente; e l'aggiudicazione del sussidio a due figli d'uno stesso agente sarà considerata, per uno di essi, quale *concessione eccezionale* e, come tale, sarà ammessa solamente quando, dopo l'aggiudicazione completa dei sussidi agli aspiranti in condizioni normali, residuino dei posti disponibili.

Art. 4.

Per l'ammissione al concorso è necessario che l'agente ne trasmetta, per via gerarchica, regolare domanda alla Divisione compartimentale da cui dipende, corredandola dei documenti qui appresso specificati e designandovi chiaramente il corso (elementare, ginnasio o scuola tecnica) e la classe cui intende far ammettere il giovane, la qualifica propria e la residenza (stazione, fermata, ecc.).

I documenti da allegarsi alla domanda sono i seguenti:

a) estratto di nascita del giovane, in carta da bollo legalizzato dal presidente del tribunale;

b) attestato degli studi fatti, comprovante l'idoneità alla classe cui il giovane aspira;

c) attestato di vaccinazione o di sofferto vaiuolo; attestato di rivaccinazione se il giovane ha superato gli undici anni;

d) dichiarazione medica da cui risultino le condizioni fisiche del giovane e in ogni modo l'assoluta di lui immunità da qualsiasi malattia contagiosa;

e) dichiarazione firmata dall'agente, e redatta conforme il modello allegato *B*, con cui il medesimo:

1° si obblighi di provvedere alla somministrazione del corredo prescritto per il giovane, nel caso ottenesse il sussidio d'istruzione, nonchè le successive sostituzioni dei capi di esso corredo logorati dall'uso;

2° autorizzi l'Amministrazione a praticare sulle sue competenze la ritenuta mensile prevista dall'articolo 9;

3° certifichi di possedere completa ed esatta conoscenza delle condizioni tutte, risultanti dal presente ordine di servizio, che disciplinano l'ammissione del beneficio di cui trattasi tanto rispetto ai rapporti ed agli impegni che viene a contrarre con l'Amministrazione ferroviaria, quanto nei riguardi dei doveri e dei diritti che viene ad avere verso l'Istituto d'istruzione e si obblighi a soddisfare alle condizioni stesse, senza veruna restrizione.

Il certificato di cui alla lettera *c*) in carta libera dovrà essere vidimato dal sindaco del comune in cui risiede il ricorrente ed autenticato dal prefetto, a sensi dell'art. 13, comma 3° del regolamento per gli esami nelle scuole medie ed elementari approvato con R. decreto 13 ottobre 1904, n. 598.

La dichiarazione medica di cui alla lettera *d*) dovrà essere rilasciata dal sanitario dell'Amministrazione addetto al reparto ove ha sede l'agente.

Per gli agenti che, continuando a trovarsi nelle condizioni volute, aspirassero alla rinnovazione del sussidio fruito durante l'anno scolastico 1917-918 basterà che l'istanza sia corredata dal certificato medico e dalla dichiarazione di cui ai punti *d*) ed *e*) ed eventualmente dall'attestato di rivaccinazione di cui al punto *c*) se il giovane ha superato gli anni 11.

Se l'agente chiede il sussidio per due figli, dovrà presentare due distinte domande, ciascuna corredata dei prescritti documenti indicando quale di esse, debba ritenersi normale e quale eccezionale.

Il termine utile per la presentazione delle domande è fissato al 20 settembre 1918.

Art. 5.

Spirato il termine utile per la presentazione di dette domande, ciascuna Divisione compartimentale interessata, previa diligente revisione di esse per accertare la regolarità della loro documentazione e l'esattezza delle circostanze addottevi, le trasmetterà alla Direzione generale mediante apposita accompagnatoria in cui dovrà esprimere il suo parere per ogni singola domanda, nonchè esporre tutte quelle osservazioni che possono influire nella scelta degli ammittendi al beneficio del sussidio, quali ad esempio, i titoli di benemerenza per anzianità e precedenti di servizio del richiedente; le condizioni di famiglia, avendo speciale riguardo al numero dei figli, cui il richiedente deve provvedere; le condizioni igieniche della località in cui risiede il richiedente, le previsioni di una lunga permanenza nella località stessa, oppure di un prossimo traslochi, ecc.

I sussidi verranno aggiudicati dalla Direzione generale che comunicherà in tempo utile alla Divisione compartimentale l'elenco degli aspiranti prescelti.

Art. 6.

Per il conferimento del sussidio d'istruzione si richiede che i giovani si trovino nei seguenti limiti di età:

a) non meno di 6 anni e non più di 8 per la prima classe del corso elementare;

b) non più di 12 per la prima classe del ginnasio e scuola tecnica;

(con un progressivo aumento di un anno sui detti termini per ognuna delle successive classi del rispettivo corso).

Art. 7.

I giovani ammessi al beneficio del sussidio di istruzione presso il Collegio-convitto Comunale di Veroli vi frequenteranno, a seconda dei loro studi, o le scuole elementari comunali, o il Regio ginnasio o la scuola tecnica pareggiata.

I suddetti giovani, in quanto avessero studiato precedentemente in istituti privati o sotto la vigilanza paterna, dovranno subire, per l'ammissione alla classe a cui aspirano, una prova di esame nell'Istituto, ove non ostino le disposizioni delle leggi e dei regoladenti scolastici, e, non superando tale prova, potranno essere assegnati a quella classe inferiore dello stesso corso per la quale saranno riconosciuti idonei, quando non vi ostino le loro condizioni di età e sempre quando la famiglia, da preavvisarsi all'uopo, vi sia consenziente.

I giovani provenienti dalle scuole Regie o pareggiate saranno inscritti senz'altro esame alla classe cui furono promossi nei detti istituti.

Art. 8.

Per niun motivo nè agli agenti o persone di famiglia, nè agli alunni si accorderanno biglietti di viaggio in più dei regolamentari per recarsi al Collegio di Veroli in cui sia stato ammesso l'alunno o dall'Istituto stesso alla località di residenza dell'agente.

Art. 9.

La retta mensile dovuta al Collegio per ogni alunno ammesso al beneficio è di L. 61, delle quali L. 22 sono a carico dell'agente, padre dell'alunno, e L. 39 stanno a carico dell'Amministraizone e rappresentano il sussidio d'istruzione da essa accordato allo agente a favore di ciascun figlio.

L'ammontare delle integrali rette mensili di L. 61 per alunno viene corrisposto all'Istituto direttamente dall'Amministrazione ferroviaria la quale pertanto si rimborsa dell'importo della quota parte di retta che deve stare a carico dell'agente (L. 22 mensili) praticando la corrispondente ritenuta sulle di lui competenze.

Il pagamento di tali corrispettivi si fa dall'Amministrazione all'Istituto *in quattro rate trimestrali anticipate,* di cui la I al 1° ottobre; la II al 1° gennaio; la III al 1° aprile e la IV al 1° luglio. Per contro la trattenuta di cui sopra a carico dell'agente si pratica *di mese in mese posticipatamente.*

Ne segue che tali trattenute mensili di L. 22 devono applicarsi *per periodi indivisibili di tre mesi l'uno decorribili* dalle competenze di ottobre; e ciò fino a totale ricupero della corrispondente rata trimestrale anticipatamente pagata dall'Amministrazione, di guisa che, ognuna di queste rate trimestrali, si praticheranno tre trattenute mensili di L. 22 l'una.

Art. 10.

Salvo i casi previsti al successivo articolo 11, il pagamento della integrale retta di L. 61 si intende dovuta al Collegio per l'intero periodo di 12 mesi decorribili dalla data dell'apertura dell'anno scolastico (1° ottobre), compresovi quindi il periodo delle vacanze scolastiche finali.

Durante le dette vacanze però sarà in facoltà della famiglia dell'alunno di lasciare il medesimo nel Collegio; e viceversa sarà escluso ogni diritto a riduzione di retta per quel qualunque periodo delle vacanze stesse durante il quale la famiglia, nei limiti concessi dalle norme disciplinari vigenti in materia nel Collegio, credesse di richiamare presso di sè l'alunno.

Anche nel caso in cui la famiglia, appena ultimato l'anno scolastico ed iniziate le vacanze finali, intendesse di richiamare presso di sè definitivamente l'alunno, non si farà luogo ad alcuna rifusione nè totale, nè parziale della IV rata trimestrale pagata anticipatamente dall'Amministrazione, la quale quindi continuerà a praticare la ritenuta mensile di L. 22 a carico dell'agente.

Art. 11.

Se nel corso dell'anno scolastico, pel quale fu conferito il sussidio, l'alunno fosse espulso dal Collegio, o venisse a morire, ovvero l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, per essere avvenuto un trasferimento del padre in località non ammessa al beneficio del sussidio od il trasferimento ad una categoria di personale esclusa dal beneficio stesso, o il di lui, collocamento a riposo o la di lui destituzione o la di lui morte o per qualsiasi altra circostanza, trovasse di far luogo alla soppressione definitiva del sussidio di istruzione prima della fine dell'anno scolastico, il pagamento della retta di L. 61 si intende solamente dovuto a tutto il trimestre la cui rata anticipata e già stata pagata, e le ritenute mensili verranno quindi praticate solamente fino al totale ricupero della quota parte di detta retta trimestrale che va a carico dell'agente.

Parimenti nel caso in cui la famiglia ritirasse presso di sè definitivamente l'alunno, si intenderà dovuto iu pagamento nella retta mensile di L. 61 (e si faranno le corrisspondenti ritenute all'agente) pel solo trimestre la cui rata anticipata già venne a maturarsi, quando tale richiamo si verificasse nel corso dei primi otto mesi dell'anno scolastico (dal 1° ottobre al 30 maggio). Qualora invece il richiamo avesse luogo posteriormente e cioè dal 1° giugno al 30 settembre, si intenderà dovuto (e si faranno le corrispondenti trattenute all'agente) oltre che il pagamento della rata riferentesi al terzo trimestre, anche quella riguardante il quarto.

Art. 12.

Oltre la quota di retta mensile di cui all'art. 9, stanno a totale carico dell'agente, padre dell'alunno, le spese per il pagamento

delle tasse scolastiche a norma dei regolamenti scolastici in vigore per le scuole secondarie classiche e tecniche governative. Quanto alla istruzione elementare, intesa come gratuita, resta a carico dell'agente il pagamento della tassa stabilita dalla legge 8 luglio 1904, n. 407.

Devono pure rimanere a carico dell'agente le spese accessorie sostenute per i seguenti titoli:

1° per acquisto di libri di testo;

2° per acquisto di medicinali;

3° per risarcimento danni eventualmente arrecati dall'alunno (indipendentemente dall'uso ragionevole degli oggetti affidatigli) al mobilio, ai locali, alle suppellettili, ed alla proprietà in genere dell'Istituto.

A tale scopo l'agente dovrà tenere un deposito a conto corrente di L. 30 da rinnovarsi quando ce ne sarà il bisogno.

Per il rimborso delle spese accessorie sopra specificate il Collegio terrà un conto corrente per ogni alunno onde poter regolare le corrispondenti partite direttamente con le famiglie, giacchè la Amministrazione ferroviaria per tutto quanto si riferisce alle tasse scolastiche ed altre spese accessorie, non si assume alcuna ingerenza, non intendendo essa di accordare alle famiglie altro concorso finanziario all'infuori di quello costituito dal sussidio di istruzione pari a lire 39 mensili per ogni alunno.

Art. 13.

Rimangono invece a carico del Consiglio le spese accessorie da sostenersi pei seguenti titoli: per gli oggetti di cancelleria — per la manutenzione ordinaria (lavatura, stiratura e rammendatura) dei capi di corredo (biancheria personale e da letto, maglie ed abiti) — per assistenza medica e per speciale regime dietetico (esclusi i farmachi) prescritto in caso di malattia — per il lume, il servizio, il sapone, il lucido ed affini.

Il Collegio provvederà inoltre a proprio carico (l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato concorrendovi con una quota fissa annua di L. 500) a fornire ed a mantenere ad ognuno dei convittori ammessi una lettiera in ferro con un paglericcio, un mate-

rasso con crine vegetale, un guanciale di bambage nonchè il mobilio necessario e cioè un comodino completo, un armadietto o cassettone, due seggiole ed un attaccapanni di uso personale.

Art. 14.

I capi di corredo di cui debbono esser provvisti i convittori sono quelli indicati nell'unito elenco (allegato *C*).

Quanto al corredo si avvertono i concorrenti che è loro obbligo non solo di fornirlo al completo ed in buono stato conforme è prescritto, ma altresì di provvedere alle successive sostituzioni degli oggetti logorati dall'uso, essendochè al Collegio incombe solamene l'obbligo della *manutenzione ordinaria* e non della rinnovazione dei capi di corredo.

Ogni alunno verrà poi fornito dal Collegio *a spese della famiglia,* di due *blouses*.

Per la fornitura di queste, come pure per le due uniformi di cui il citato allegato *C,* le famiglie dovranno prendere gli opportuni accordi direttamente col Collegio.

Si rammenta poi in modo speciale che ogni singolo alunno deve essere fornito, come è prescritto, di pettini e spazzole esclusivamente per uso personale e da non prestarsi mai ad altri.

Si previene pure ad ogni buon fine, che chi si presentasse al Collegio non provvisto al completo del prescritto corredo, potrà essere escluso dal beneficio del sussidio d'istruzione.

Art. 15.

Il trattamento dietetico cui avranno dirtto gli alunni, ammessi al Collegio di Veroli col beneficio del sussidio d'istruzione, consterà di *tre* pasti al giorno, così costituiti:

1° — *Colazione.* — Caffè e latte e pane;

2° — *Pranzo.* — Minestra, pietanza con contorno, frutta, pane e vino;

3° — *Cena.* — Pietanza con contorno, insalata o frutta, pane e vino.

La diminuzione del vitto come misura punitiva non potrà essere applicata che a termini del Regolamento disciplinare del Collegio approvato dall'Amministrazione e non potrà verificarsi che sul vino o sulla frutta.

Art. 16.

Indipendentemente dalla visita, che ogni alunno prima della ammissione al Collegio deve subire da parte del sanitario dell'Amministrazione addetto al reparto dove ha sede la sua famiglia per il rilascio del certificato di cui alla lettera *d*) dell'articolo 4, rimane prescritto che tutti indistintamente gli alunni, sia all'atto del loro primo ingresso nel Collegio, sia ogni qualvolta vi tornino dopo essere stati, anche per poco tempo, in famiglia per malattia, ovvero per vacanze lungo l'anno o durante l'autunno, dovranno subire una visita sanitaria da parte del medico del Collegio.

Art. 17.

Il sussidio d'istruzione può essere *temporaneamente sospeso o definitivamente soppresso* a seconda dei casi.

Alla temporanea sospensione del sussidio si può far luogo su proposta della Direzione dell'Istituto e per periodo di breve durata nel corso dell'anno scolastico, in confronto degli alunni che si rendano demeritevoli per cattiva condotta, o poco studio, o che incorrano nella misura punitiva della sospensione temporanea dalla scuola, ovvero per altri seri motivi.

Durante la sospensione del sussidio d'istruzione da qualunque causa provocata, compresa quella della sospensione temporanea dalla scuola, l'alunno continuerà a rimanere nel Collegio come convittore senza veruna riduzione della retta mensile, e il pagamento di questa resta a totale carico della famiglia proporzionalmente alla durata della sospensione del sussidio.

Si fa luogo alla soppressione definitiva del sussidio nei seguenti casi:

1° quando l'alunno per demeriti disciplinari di studio o di qualsiasi altro genere incorra nella *espulsione* dalla scuola o dal Collegio;

2° di massima quando l'alunno non abbia conseguito nelle sessioni di luglio e di ottobre la promozione alla classe superiore e sempre in ogni modo ove si trattasse di alunno ripetente;

3° quando l'agente fruente del sussidio sia trasferito in località non ammessa al beneficio o passi ad una categoria di personale che ne è esclusa, o venga collocato a riposo, o sia destituito o muoia.

La soppressione del sussidio ha effetto non solo per tutto l'anno scolastico in corso ma anche oltre l'anno stesso, qualora si conservasse l'istituzione dei sussidi d'istruzione.

Di massima però nei casi previsti al n. 3 sarà continuato il sussidio d'istruzione fino al compimento dell'anno scolastico in corso: subordinatamente però alla condizione, pei casi di quiescenza, di destituzione e di morte, che l'agente o la famiglia del giovane offrano valida garanzia per il pagamento delle rimanenti rate.

In caso di sospensione o privazione del sussidio, l'Amministrazione ferroviaria informerà tosto i parenti del giovane.

Art. 18.

A maggior incremento della disciplina e degli studi l'Amministrazione ferroviaria concederà, come nei decorsi anni, alcuni premi speciali agli alunni che si saranno maggiormente distinti per buona condotta, diligenza e profitto.

N. B. — Si avverte per norma che le riduzioni di retta concesse dal Convitto a più fratelli (in base all'art. 35 del suo regolamento organico) non sono applicabili agli alunni sussidiati.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Il Direttore generale
R. DE CORNÈ.

Allegato **A** *all'ordine di servizio N. 3v – 1918.*

ELENCO

delle località i cui agenti delle categorie prestabilite possono concorrere al conseguimento dei sussidi d'istruzione per l'ammissione nel Collegio di Veroli.

Linea Pisa-Roma.

Rosignano — Vada — Cecina — Bibbona — Bolgheri — Castagneto — S. Vincenzo — Campiglia Marittima — Vignale Riotorto — Follonica — Scarlino — Gavorrano — Giuncarico — Montepescali — Rispescia — Alberese — Talamone — Albegna — Orbetello — Capalbio — Chiarone — Montalto — Corneto — S. Marinella — S. Severa — Furbara — Palo — Palidoro — Maccarese — Ponte Galera.

Linea Pisa-Cecina-Volterra.

Colle Salvetti — Fauglia — Orciano — Santa Luce — Castellina Marittima — Cecina — Riparbella — Casino di Terra — Ponte Ginori.

Linea Ponte Galera-Fiumicino.

Fiumicino.

Linea Campiglia-Piombino.

Poggio all'Agnello — Porto Vecchio — Piombino.

Linea Empoli-Chiusi.

Poggibonsi — Asciano — Rapolano — Lucignano — Sinalunga — Torrita — Montepulciano — Chianciano.

Linea Asciano-Grosseto.

S. Giovanni d'Asso — Torrenieri — Monte Amiata — S. Angelo Cinigiano — Monte Antico — Paganico — Roccastrada — Sticciano.

Linea Aulla-Monzone.

Aulla — Pallerone — Serricciolo — Fivizzano Rometta — Fivizzano Gassano — Gragnola — Monzone.

Linea Attigliano-Viterbo.

Sipicciano — Grotte S. Stefano — Montefiascone.

Linea Orte-Terni.

Nera Montoro — Narni.

Linea Roma-Chiusi.

Settebagni — Monte Rotondo — Fara Sabina — Poggio Mirteto — Stimigliano — Civitacastellana — Gallese — Orte — Bassano Teverina — Attigliano — Alviano — Castiglione Teverina — Baschi — Allerona — Ficulle — Città della Pieve.

Linea Roma-Napoli.

Ciampino — Montecompatri — Zagarolo — Palestrina — Labico — Valmontone — Segni Paliano — Anagni — Sgurgola — Morolo — Ferentino — Ceccano — Pofi Castro — Ceprano — Isoletta — Roccasecca — Aquino — Pontecorvo — Cassino — Rocca d'Evandro — Mignano — Tora Presenzano — Caianello Vairano — Riardo — Pignataro.

Linea Roma Termini-Terracina.

Pavona — Cecchina — Lanuvio — Giulianello — Cori — Cisterna — Norma Ninfa — Sermoneta — Sezze — Piperno — Sonnino — Frasso — Terracina.

Linea Roccasecca-Avezzano.

Arce — Fontana — Arpino — Isola Liri — Sora — Balsorano — San Vincenzo — Civita d'Antino — Civitella Roveto — Capistrello.

Linea Sparanise-Gaeta.

Maiorisi — Carinola — Cascano — Sessa Aurunca — Cellole Fasani — Castelforte — SS. Cosma e Damiano — Minturno — Formia.

Linea Velletri-Segni Paliano.

Lariano — Artena Valmontone.

Linea Caianello-Isernia.

Presenzano — Sesto Campano — Capriati al Volturno — Venafro — Rocca Ravindola — Monteroduni — S. Agapito Longano.

Linea Cancello-Benevento.

Montoro — Solofra — Serino.

Linea Rocchetta S. Antonio-Avellino.

Rocchetta S. Antonio — Pisciolo — Monteverde — Aquilonia — Monticchio — Rapone Ruvo — Calitri PP. Cairano — Conza Andretta — Morra — Lioni — S. Angelo dei Lombardi — Nusco — Bagnoli Irpino — Montella — Cassano Irpino — Monte Marano — Castelfranci — Paternopoli — Luogosano S. Mango — Taurasi — Lapio — Montemiletto — Montefalcione — Parolise — Salza Irpina.

Linea Napoli-Brindisi.

Montecorvino — Persano — Contursi — Sicignano — Buccino — Ponte S. Cono — Romagnano Vietri — Balvano — Bella Muro — Baragiano — Picerno — Tito — Vaglio — Brindisi Montagna — Trivigno — Albano di Lucania — Campomaggiore — Calciano Tricarico — Grassano Garaguso — Salandra Grottole — Ferrandina — Pisticci — Bernalda — Ginosa — Chiatona — Monteiasi — Grottaglie — Francavilla — Oria — Latiano — Mesagne.

Linea Salerno-Mercato Sanseverino.

Fratte — Pellezzano — Baronissi — Fisciano.

Linea Battipaglia-Reggio.

Battipaglia — S. Nicola Varco — Albanella — Capaccio — Pesto — Ogliastro Cilento — Agropoli — Torchiara — Rutino Omignano — Castelnuovo Vallo — Casal Velino — Ascea — Pisciotta — S. Mauro — Centola

— Celle di Bulgheria — Torre Orsaia — Policastro — Capitello — Vibonati — Sapri — Acquaredda — Maratea — Marina di Maratea — Praia — S. Nicola Arcella — Scalea — Verbicaro — Grisolia C. — Cirella — Diamante — Belvedere — Capo Bonifati — Cetraro — Acquappesa — Guardia Piemontese — Fuscaldo — Paola — S. Lucido Marina — Fiumefreddo B. — Longobardi — Belmonte — Amantea — Serra — Nocera T. — Falerna — S. Eufemia M. — S. Eufemia B. — S. Pietro a Maida — Curinga — Francavilla Angitola — Pizzo — Monteleone — Briatico — Parghelia — Tropea — Ricodi — Joppolo — Nicotera — Rosarno — Gioia T. — Palmi — Bagnara — Favazzina — Scilla — Cannitello — Villa S. Giovanni — Catona — Gallico — Archi Reggio.

Linea S. Eufemia-Catanzaro M.

S. Biase — Nicastro — Feroleto — Marcellinara — Settignano — Corace.

Linea Sicignano-Lagonegro.

Galdo — Petina — Auletta — Polla — Atena — Sala Consilina — Sassano Teggiano — Padula — Montesano — Casalbuono — Lagonegro.

Linea Metaponto-Reggio.

Metaponto — S. Basilio Pisticci — Montalbano Jonico — Policoro — Nova Siri — Rocca Imperiale — M. Giordano — Roseto — Amendolara — Trebisacce — Torre Cerchiara — Sibari — Corigliano — Rossano — Mirto Crosia — S. Giacomo — Pietrapaola — Campana — Cariati — Crucoli — Cirò — Torre Melissa — Strongoli — Cotrone — Isola Capo Rizzuto — Cutro — S. Leonardo di Cutro — Rocca Bernarda — Botricello — Cropani — Sellia — Simmeri e Crichi — Catanzaro Marina — Squillace — Montauro — Soverato — S. Sostene — S. Andrea — Badolato — S. Caterina Jonica — Guardavalle — Monosterace — Riace — Caulonia — Roccella — Gioiosa Jonica — Siderno — Gerace — S. Ilario — Ardore — Bovalino — Bianconovo — Brancaleone — Palizzi — Bova — Condofuri — Melito — Saline — Lazzaro — Pellaro — S. Gregorio.

Linea Sibari-Cosenza-Pietrafitta.

Cassano al Jonio — Spezzano Albanese — Tarzia — S. Marco Roggiano — Mongrassano Cervicati — Torano Lattarico — Acri Bisignano — Montalto Rose — Castiglion Cosentino — Pedace — Pietrafitta.

Linea Cosenza-Paola.

Rende — S. Fili — Falconara Albanese — S. Lucido.

Linea Bologna-Foggia-Brindisi-Gallipoli.

Galleria Cattolica — Mondolfo Marotta — Montemarciano — Varano — Osimo Castelfidardo — Loreto — Porto Recanati — Potenza Picena — Porto Civitanova — S. Elpidio a Mare — Porto S. Giorgio — Pedaso — Cupramarittima — Grottammare — Sambenedetto del Tronto — Porto d'Ascoli — Tortoreto Nereto — Giulianova — Montepagano Rosburgo — Atri Mutignano — Silvi — Montesilvano — Castellammare Adriatico — Pescara — Francavilla a Mare — Tollo Canosa Sannita — Ortona a Mare — S. Vito — Lanciano — Fossacesia — Torino di Sangro — Casalbordino — Lebba — Vasto — S. Salvo — Montenero Petacciato — Termoli — Campomarino — Chieuti Serracapriola — Ripalta — Lesina — Poggio Imperiale — Apricena — Rignano Garganico — Arpi — Incoronata — Ortanova — Stornara — Cerignola — Candida — Trinitapoli — Ofantino — Margherita di Savoia — S. Spirito — Bitonto — Noicattaro — Mola di Bari — Cisternino — Ostuni — Carovigno — Serranova — S. Vito dei Normanni — Tuturano — San Pietro Vernotico — Squinzano — Trepuzzi — Surbo — S. Cesario — S. Donato — Galugnano — Sternatia — Zollino — Soleto — Galatina — Galatone — Nardò Centrale — S. Nicola — Alezio.

Linea S. Benedetto-Ascoli Piceno.

Monteprandone — Monsampolo — Spinetoli Colli — Offida Castel di Lama — Marino del Tronto.

Linea Giulianova-Teramo.

Mosciano S. Angelo — Notaresco — Bellante Ripattone — Castellalto Canzano.

Linea Castellammare-Sulmona.

Manoppello — Alanno — S. Valentino Caramanico — Torre dei Passeri — Tocco Castiglione — Bussi — Popoli — Pentina — Pratola Peligna.

Linea Sulmona-Terni.

Raiano — Molina — Acciano — Beffi — Fontecchio — Fagnano Campano — S. Demetrio dei Vestini — Paganica — Sassa Tornimparte — Vigliano — Sella di Corno — Rocca di Corno — Rocca di Fondi — Antrodoco B. V. — Castel S. Angelo — Cittaducale — Contigliano — Greccio — Piediluco — Marmore — Stroncone.

Linea Zollino-Otranto.

Carigliano — Maglie — Bagnolo — Otranto.

Linea Foggia-Potenza.

Ordona — Ascoli Satriano — Candela — Rocchetta S. Antonio — Forenza — Castel Lagopesole — Pietragalla — Avigliano.

Linea Rocchetta-Spinazzola.

S. Nicola di Melfi — Rapolla Lavello — Venosa — Palazzo S. Gervasio Spinazzola.

Linea Sulmona-Isernia.

Carpinone — Pettoranello — Sessano Civitanova — Pescolanciano Chiauci — Carovilli Agnone — Vastogirardi — S. Pietro Avellana — Castel di Sangro — Montenero Valcocchiara — Alfedena Scontrone — S. Ilario Sangro — Roccaraso — Rivisondoli Pescocostanzo — Palena — Campo di Giove — Cansano — Pettorano sul Gizio.

Linea Isernia-Campobasso.

Guardiaregia — Campochiaro — S. Polo Matese — Boiano — San Massimo — Cantalupo — S. Angelo in Grotte.

Linea Spinazzola-Gioia del Colle.

Poggio Orsini — Casale d'Altamura — Santeramo.

Linea Foggia-Manfredonia.

Amendola — Fontanarosa — Manfredonia.

Linea Bari-Taranto.

Modugno — Bitetto — Grumo — Acquaviva — S. Basilio Mottola — Castellaneta — Palagianello — Palagiano Mottola — Massafra.

Linea Barletta-Spinazzola.

Canne — Canosa — Minervino — Acquatetta.

Linea Napoli-Benevento-Foggia.

Frasso Dugenta — Amorosi — Telese — Solopaca — S. Lorenzo Maggiore — Casalduni — Vitulano — Paduli — Apice S. Arcangelo — Montecalvo — Ariano — Pianerottolo — Savignano Greci — Montaguto Panni — Orsara di Puglia — Bovino — Troia — Cervaro.

Linea Benevento-Campobasso-Termoli.

Pietra Elcina — Pescolamazza — Fragneto Monforte — Campolattaro — Pontelandolfo — Morcone — S. Croce del Sannio — Sepino — San Giuliano del Sannio — Vinchiaturo — Baranello — Ripalimosani — Matrice Montagano — Campolieto Monacilioni — Ripabottoni S. Elia — Bonefro S. Croce — Casacalenda — Ururi Rotello — S. Martino in Pensilis — Guglionesi Portocannone.

Linea Canicattì-Licata.

Delia — Campobello — Favarotta — S. Oliva.

Linea Siracusa-Noto-Licata.

Falconara — Butera — Dirillo — Biscari — Donnafugata — Sampieri.

Linea Valsavoia-Caltagirone.

Leone — Fildidonna Militello — Mineo — Vizzini — Grammichele.

Linea Termini Imerese-Messina.

Buonfornello — Campofelice — Lascari — Castelbuono — Pollina — Tusa — San Stefano di Camastra — Caronia — S. Fratello Acquedolci — S. Agata di Militello — S. Marco d'Alunzio — Zappulla — Naso Capo d'Orlando — Brolo Ficarra — Piraino — Gioiosa — S. Giorgio — Olivieri — Falcone — Furnari — Castroreale Bagni — S. Filippo Archi — S. Lucia — Scala — Venetico Spadafora — S. Martino — Rometta — Saponara Bauso — Gesso.

Linea Palermo-P. Empedocle.

Cerda — Sciara — Causo — Montemaggiore — Roccapalumba — Lercara — Castronovo — Cammarata — Acquaviva — Sutera — Campofranco — Comitini — Aragona Caldare.

Linea Roccapalumba-S. Caterina Xirbi.

Marcatobianco — Valle d'Olmo — Vallelunga — Villalba — Marianopoli — Mimiani — S. Caterina.

Linea S. Caterina Xirbi-P. Empedocle.

Castrofilippo — Racalmuto — Grotte — Comitini.

Linea Palermo-Marsala-Trapani.

Capaci — Carini — Cinisi — Lo Zucco — Trappeto — Balestrate — Gibellina — S. Ninfa — Campobello — S. Nicola di Mazzara — Bambina — Ragattisi — Marausa — Paceco.

Linea S. Caterina Xirbi-Catania.

Imera — Villarosa — Castrogiovanni — Leonforte — Assoro — Raddusa — Saraceni — Catenanuova — Muglia — Sferro — Gerbini — Portiere Stella — Simeto — Motta — S. Martino Piana — Bicocca.

Allegato **B** *all'ordine di servizio N. 3v – 1918.*

Io sottoscritto (1) residente a riferendomi alla mia istanza del diretta ad ottenere l'ammissione di mio figlio (2) al Collegio di Veroli col beneficio del sussidio d'istruzione, rilascio a corredo della istanza stessa ed a termini dell'art. 4 dell'ordine di servizio n. 3v (P) 1918 la presente dichiarazione colla quale intendo:

1° di formalmente obbligarmi a provvedere alla somministrazione del corredo prescritto pel giovane nel caso in cui il medesimo ottenga l'ammissione: nonchè di provvedere alle successive sostituzioni dei capi del corredo stesso che fossero logorati dall'uso;

2° di formalmente autorizzare l'Amministrazione ferroviaria da cui dipendo a praticare sulle mie competenze una ritenuta mensile di L. 22, pari all'importo della quota parte della retta che deve stare a mio carico e per lo intero periodo di 12 mesi decorribili dal 1° ottobre;

3° di formalmente certificare che posseggo completa ed esatta conoscenza delle condizioni tutte risultanti dal succitato ordine di servizio, che disciplinano l'ammissione al beneficio del sussidio d'istruzione, tanto rispetto ai rapporti e agli impegni, che, ottenendolo, verrò a contrarre con l'Amministrazione ferroviaria, quanto nei riguardi dei doveri e dei diritti che verrò ad avere verso il Collegio di Veroli e di obbligarmi a soddisfare alle condizioni stesse, senza veruna restrizione.

(Il Postulante).

(1) Qualifica, nome e cognome.
(2) Nome.

Allegato **C** *all'ordine di servizio N. 3v – 1918.*

ELENCO

degli effetti di corredo di cui debbono essere provvisti, a cura e spese delle rispettive famiglie, i giovani ammittendi al Collegio-Convitto di Veroli col beneficio del sussidio d'istruzione.

N. 4 Lenzuola.
» 2 Sovracoperte bianche.
» 3 Foderette.
» 7 Camicie bianche di cui 5 per il giorno e 2 per la notte.
» 5 Paia mutande.
» 2 Camicie di flanella o maglie.
» 8 Paia di calze.
» 6 Fazzoletti bianchi.
» 6 Fazzoletti colorati.
» 6 Solini.
» 3 Asciugamani.
» 3 Tovaglioli.
» 3 Paia scarpe.
» 2 Uniformi.
» 1 Cappotto.
» 1 Posata di pakfond.
» 1 Ombrello.
» - Pettini e spazzole per esclusivo uso personale.
» - Coperte secondo stagione.

SENTENZE

Appalto di pubblici lavori - Carattere aleatorio - Invariabilità dei prezzi.

Stabilito in un contratto d'appalto a misura i prezzi unitari come fissi ed invariabili senza eccezione o limite di sorta, essi debbono essere applicati anche nel concorso di eventi imprevisti ed imprevidibili, che abbiano per effetto di aggravare il costo del lavoro. Nè è ammissibile il richiamo alle analisi dei fattori elementari dei prezzi stessi per desumerne la cessazione dei presupposti che servirono alla loro determinazione, essendo dette analisi del tutto indipendenti dal contratto e, quindi, estranee alla disciplina giuridica cui le parti sottoposero i reciproci rapporti.

COLLEGIO ARBITRALE — sentenza 3 luglio 1918 (*Pres.* Avet; *Est.* Petrone) — Impresa Bini Rosario e Ferrovie dello Stato.

(*Omissis*).

L'affermazione del principio dell'invariabilità dei prezzi unitari nell'appalto di opere pubbliche importa rispetto della legge di uguaglianza tra le parti di fronte all'incerto; ed allorchè invocasi il concetto dell'equità, per fondarvi su una deroga a principio siffatto in favore di una soltanto delle parti contraenti, e cioè dell'appaltatore, si viene a snaturare il concetto istesso, considerandolo unilaterale, quando, invece, tale non è, una volta che estendesi all'intero negozio giuridico ed alle parti contraenti tutte. Di contro all'imprevisto ed imprevedibile danno di prezzi unitari inferiori al costo effettivo dei lavori, è, infatti, quello inverso, del costo effettivo inferiore ai prezzi unitari contrattuali; e però, se l'appaltatore profitta di quest'ultimo evento, non è giusto, nè equo che sia poi sottratto alle conseguenze dell'altro. Ciò importerebbe evidente disparità di trattamento delle parti di

fronte ad uno degli elementi dell'appalto, qual'è l'*alea*, turbando l'equilibrio contrattuale. Vano è obbiettare che la posizione delle due parti, di fronte ad elemento simile, non è eguale, se il rischio che corre l'Amministrazione appaltante ha un massimo limite, segnato dall'ammontare dei singoli prezzi unitari stabiliti, e quello dell'appaltatore, invece, non ha limite alcuno; imperocchè, prescindendo pure dal riflesso che differenza quantitativa siffatta fra i due rischi non giustificherebbe mai in ogni caso, la soppressione del rischio dell'appaltatore, ed il mantenimento integrale di quello dell'appaltante, di fronte all'imprevedibile, in fatto sta che là dove, come nella specie, trattasi di patto contrattuale, è la volontà delle parti, qual'è consacrata nella relativa clausola, che regola la materia del contratto, e non già quanto attiene alle eventuali conseguenze economiche di patti simili, nei rapporti di una parte verso l'altra. E se, nella specie, tale volontà si è applicata nella espressa pattuizione dell'invariabilità dei prezzi unitari stabiliti, senza eccezione e restrizione di sorta, vana, anzi antigiuridica è qualsiasi indagine diretta ad eluderne la rigorosa applicazione, sotto il pretesto dell'equità e della buona fede nell'interpretazione dei contratti. Nè monta che la fissazione dei prezzi faccia capo a precedente analisi sui fattori di essi, e più specificamente alla condizione media del mercato della mano d'opera e dei materiali, quale presuntivamente può essere durante il periodo di tempo stabilito per l'esecuzione dei lavori appaltati, e ad altri coefficienti, imperocchè ad escludere che studio preparatorio siffatto rientri nell'ambito della disciplina contrattuale stanno, da un lato, l'art. 323 della legge sui lavori pubblici, che dispone debba il capitolato di appalto « essere compilato in modo da renderlo affatto indipendente dalle perizie e dalle analisi che gli hanno servito di base », è, dall'altro lato, il fatto che nel capitolato in esame la controprestazione, dovuta dall'Amministrazione appaltante, è determinata in prezzi unitari, senza il menomo accenno ai fattori di essi. Or se, per tal guisa, estranee alla volontà dei contraenti, riguardo alla determinazione delle reciproche prestazioni, rimasero le presupposizioni relative, come sopra, alla formazione dei prezzi, non è già la circostanza che a tali presupposizioni non corrisponda, poi, all'atto dell'esecuzione dei lavori, lo stato di fatto,

che possa viziare il consenso delle parti sul prezzo, e dar luogo, quindi, alla formazione di prezzi nuovi. Nè la pretesa in parola di sovraprezzi e maggiori compensi, per aggravamenti imprevisti, potrebbe avere ingresso sotto forma di azione d'indebito arricchimento; imperocchè la locupletazione dev'essere ingiusta, o, più precisamente *sine causa* affinchè dia luogo ad azione suddetta; e manifestamente non può dirsi *sine causa* il vantaggio che l'Amministrazione appaltante tragga dalla circostanza che, in definitiva, il prezzo stabilito per una determinata partita di lavori o per l'opera tutta addirittura sia inferiore al costo effettivo di lavori od opera simile, se tale conseguenza è inerente ad uno degli elementi del contratto di appalto, e cioè all'*alea* e se di contro essa v'ha la possibilità di una conseguenza precisamente opposta, quella cioè che il prezzo suddetto sia, in definitiva, superiore al costo effettivo dei lavori.

Certamente disastrose, talora, sono per gli appaltatori, le conseguenze derivanti dal divieto succennato di tener conto nei capitolati di appalto delle perizie e delle analisi che siano servite ad essi di base, e del principio dell'assoluta invariabilità dei prezzi contrattuali. Ma se può essere desiderabile chè il rigore di norme siffatte venga temperato mercè l'introduzione di nuove opportune norme, le quali meglio conciliino gli interessi dell'appaltatore con quelli dell'Amministrazione appaltante, fino a quando, però, vigano le norme suddette, non possono le medesime non essere applicate dall'interprete, così come sono. E ciò tanto più, ove si ponga mente sia alla ragione di pubblico interesse, cui le norme in parola sono informate, quella cioè di salvaguardare la stabilità dei bilanci delle pubbliche Amministrazioni, sia alla perfetta cognizione che gli appaltatori hanno o dovrebbero avere di norme simili, con tutte le possibili loro conseguenze sfavorevoli, allorquando contrattano, sia alla circostanza infine che le Amministrazioni appaltanti non si son mai attentate di avanzare pretese contro gli appaltatori, i quali abbiano tratti insperati vantaggi dal sopravvento di imprevisti ed imprevedibili mutamenti delle condizioni e del costo della mano d'opera e dei materiali nel mercato, durante l'esecuzione dei lavori.

ANNO XI - N. 35

29 AGOSTO 1918

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

Parte prima. — Leggi e decreti:

Parte seconda. — Ordini generali, Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata*:

Roma, agosto 1918 — Tip. Nazionale Bertero di G. Guadagnini e C.

DECRETO-LEGGE LUOGOTENENZIALE 14 *luglio* 1918, *n.* 1133, *che approva variazioni nel bilancio delle ferrovie dello Stato, per l'esercizio finanziario* 1917-1918 (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;
Visto l'art. 15 del Nostro decreto 25 gennaio 1916, n. 57;
Vista la legge 31 dicembre 1917, n. 2045;
Udito il Consiglio dei ministri;
Sulla proposta del ministro segretario di Stato per il tesoro, di concerto con quello per i trasporti marittimi e ferroviari;
Abbiamo decretato e decretiamo:

Nel bilancio delle ferrovie dello Stato, per l'esercizio 1917-918, sono introdotte le variazioni indicate nella tabella annessa al presente decreto, firmata, d'ordine Nostro, dai ministri proponenti.

Questo decreto andrà in vigore nel giorno stesso della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* e di esso sarà chiesta la conversione in legge con apposito articolo da inserirsi nel disegno di legge di approvazione del rendiconto consuntivo per l'esercizio 1917-918.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 14 luglio 1918.

TOMASO DI SAVOIA

ORLANDO — NITTI — VILLA.

Visto, *Il guardasigilli:* SACCHI.

---

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 24 agosto 1918, n. 200.

TABELLA di variazioni al bilancio delle ferrovie dello Stato per l'esercizio finanziario 1917-918.

ENTRATA.

TITOLO 2° — *Parte straordinaria.*

Cap. n. 48. Introiti straordinari da assegnare alle spese di carattere patrimoniale a complemento delle sovvenzioni del tesoro . . . . + 51,000,000

È aggiunto il seguente articolo:

1. Concorsi e mutui per la elettrificazione delle linee (cap. 79 e 80 della spesa).

SPESA.

TITOLO 1° — *Parte ordinaria.*

Cap. n. 12 Servizio Trazione-Forniture, spese ed acquisti . . — 1,000,000

È istituito il seguente nuovo capitolo:

Cap. n. 69-*bis*. Elettrificazione di linee . . . . + 1,000,000

A. Annualità dovute a terzi per interessi ed ammortamenti a rimborso di spesa sostenuta per impianti e lavori di trazione elettrica.

B. Assegno annuo alla parte straordinaria per concorso nelle spese inerenti all'elettrificazione delle linee (capitolo 48-I dell'entrata).

TITOLO 2° — *Parte straordinaria.*

Cap. n. 79. Materiale di esercizio in aumento di dotazione (cap. 48-C, ed I, dell'entrata) . . . . + 6,000,000

Viene aggiunto il seguente articolo:

C. Elettrificazione di linee.

Cap. n. 80. Lavori in conto patrimoniale (cap. 48 A, B, C, ed I dell'entrata) . . . . + 45,000,000

Viene aggiunto il seguente articolo:

G. Eletrificazione di linee.

Visto, d'ordine di S. A. R. il Luogotenente Generale di S. M. il Re:

Il ministro del tesoro: NITTI.

Il ministro per i trasporti marittimi e ferroviari: VILLA.

DECRETO LUOGOTENENZIALE 18 *luglio* 1918, *n.* 1121, *che proroga i termini pel versamento di alcune rate della tassa di bollo sui biglietti di trasporto istituita con decreto Luogotenenziale* 23 *aprile* 1918, *n.* 560 (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

Vista la legge 22 maggio 1915, n. 671;

Visti i decreti Luogotenenziali 23 aprile 1918, n. 560 e 9 giugno 1918, n. 874;

Sulla proposta del ministro segretario di Stato per gli affari dell'interno, presidente del Consiglio dei ministri, di concerto coi ministri segretari di Stato per i lavori pubblici, per le finanze e per il tesoro;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Articolo unico.

I termini per il versamento della rata di tassa di bollo sui biglietti di trasporto stabilita con l'art. 9 del decreto Luogotenenziale 23 aprile 1918, n. 560, sono prorogati come appresso:

a) per gli esercenti e concessionari di tramvie intercomunali e di linee di navigazione interna intercomunali, le scadenze fissate dall'art. 12 del citato decreto 23 aprile 1918, n. 560, per il secondo, terzo e quarto trimestre 1918 e per il primo trimestre

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 24 agosto 1918, n. 200.

1919 sono prorogate di due mesi e cioè rispettivamente al 20 settembre, al 20 dicembre 1918 ed al 20 marzo e 20 giugno 1919;

b) per le linee urbane di tramvie, di omnibus e di navigazione interna le scadenze fissate con l'art. 13 del citato decreto 23 aprile 1918, n. 560, e con l'articolo unico del decreto Luogotenenziale 9 giugno u. s. n. 874, sono prorogate, per le tasse riscosse nei mesi di maggio, giugno, luglio e agosto 1918 sino al 20 settembre 1918.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato ad Agliè, addì 18 luglio 1918.

TOMASO DI SAVOIA

ORLANDO — DARI — MEDA — NITTI.

Visto, *Il Guardasigilli*: SACCHI.

DECRETO LUOGOTENENZIALE 1° *agosto* 1918, *n.* 1111, *che unifica le tariffe pei trasporti degli zolfi e dei minerali di zolfo nel continente e nella Sicilia* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

Vista la legge 22 maggio 1915, n. 671, che conferisce poteri straordinari al Governo del Re;

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 23 agosto 1918, n. 199.

Viste le tariffe e condizioni valevoli pei trasporti effettuati sulle ferrovie esercitate dallo Stato;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del ministro segretario di Stato per i trasporti marittimi e ferroviari, di concerto coi ministri segretari di Stato per il tesoro, per l'agricoltura e per l'industria, commercio e lavoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Le voci della nomenclatura e classificazione delle merci a piccola velocità riguardanti gli zolfi ed i minerali di zolfo, e le relative tariffe, sono unificate e modificate pei trasporti che si effettuano tanto nel continente e nella Sicilia, quanto fra il continente e la Sicilia, secondo risulta dall'allegato al presente decreto firmato, d'ordine Nostro, dal ministro proponente.

Art. 2.

Il presente decreto entrerà in vigore dal 1° agosto 1918.

Ordiniamo che il presente decreto munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 1° agosto 1918.

TOMASO DI SAVOIA

ORLANDO — VILLA — NITTI — MILIANI — CIUFFELLI.

Visto, *Il guardasigilli*: SACCHI.

Allegato.

1. Sono soppresse le seguenti voci della nomenclatura a P. V. e le relative classificazioni:

Fiore di zolfo o zolfo sublimato.

Fiore di zolfo o zolfo in cannoli.

Minerale di zolfo allo stato naturale, compreso il così detto sterro di zolfo.

Zolfo in cannoli.

Zolfo in fiore od in cannoli.

Zolfo macinato, compresi il calcarone e lo sterro di zolfo macinati.

Zolfo in pani od in pezzi, compresi il calcarone e lo sterro di zolfo, anche alla rinfusa se a vagone completo.

Zolfo (sterri di) macinati o no, anche alla rinfusa se a vagone completo, e relativa avvertenza.

Zolfo (minerale di, allo stato naturale) compreso il così detto sterro di zolfo, anche macinato, e la relativa avvertenza.

Zolfo in pani ed in pezzi, compreso il calcarone.

Zolfo in polvere, compreso il calcarone.

Zolfo in polvere, misto a materie disinfettanti, detto anticalcino.

Zolfo ramato e la relativa avvertenza.

In loro vece sono istituite le seguenti voci e classificazioni, valevoli pei trasporti tanto nel continente quanto nella Sicilia e fra Sicilia e continente:

Zolfo (minerale di):

a) in masse, od allo stato polverulento (sterro) 7 120 F;

b) macinato *vedi* all. 9 categ. 5ª 6 120 E.

Zolfo in polvere *vedi* all. 9 categ. 5ª 4 120 C 216 1061 (1).

Zolfo in pani od in pezzi, anche misti con polvere di zolfo *vedi* all. 9 categ. 5ª 4 120 H 216.

Zolfo in cannoli *vedi* all. 9 categ. 5ª 4 120 C 216.

Zolfo ramato *vedi* all. 9 categ. 5ª 5 120 H 216 1061 B (1).

Lo zolfo ramato si può facilmente distinguere dallo zolfo, ponendo la polvere nell'acqua ed agitandola, inquantochè il solfato di rame, sciogliendosi, riduce il liquido di color glauco (celeste verdognolo).

Zolfo (fiore di) o zolfo sublimato *vedi* Zolfo in polvere.

Zolfo (sterro di) *vedi* Zolfo (minerale di).

Zolfo in polvere, misto a materie disinfettanti, detto anticalcino *vedi* all. 9, categ. 2ª 5 120 H.

2. La serie *C*, della tariffa speciale del continente n. 120 P. V. (Tariffe, parte IV) è sostituita dalla seguente:

---

(1) Valevole pei trasporti nel continente.

Peso minimo per carro	ZONE DI PERCORRENZA												Diritto fisso per tonnellata
	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII	
	Da 1 a 50 km.	Da 51 a 100 km.	Da 101 a 200 km.	Da 201 a 300 km.	Da 301 a 400 km.	Da 401 a 500 km.	Da 501 a 600 km.	Da 601 a 700 km.	Da 701 a 800 km.	Da 801 a 900 km.	Da 901 a 1000 km.	Oltre 1000 km.	
Tonn.	Prezzi per tonnellata (*in lire*)												

Zolfo in cannoli (*) – *Vedi* allegato 9, categ. 5ª — Zolfo in polvere (*) - *Vedi* allegato 9, categ. 5ª.

Tonn.	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII	Diritto fisso
12	0.103	0.085	0.071	0.055	0.052	0.047	0.044	0.043	0.041	0.040	0.038	0.037	1.30
	5.15	9.40	16.50	22.00	27.20	31.90	36.30	40.60	44.70	48.70	52.50	—	

Serie H.

Zolfo in pani od in pezzi, anche misti con polvere di zolfo (*) – *Vedi* allegato 9, categ. 5ª. — Zolfo in polvere misto a materie disinfettanti, detto anticalcino – *Vedi* allegato 9, categ. 5ª. — Zolfo ramato (*) – *Vedi* allegato 9, categ. 5ª.

Tonn.	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII	Diritto fisso
12	0.086	0.067	0.055	0.045	0.044	0.042	0.039	0.036	0.034	0.031	0.031	0.031	1.30
	4.30	7.65	13.15	17.65	22.05	26.25	30.15	33.75	37.15	40.25	43.35	—	

4. La tariffa locale del continente n. 216 a P. V. (Tariffe, parte IV) è sostituita dalla seguente:

Piccola velocità:

Tariffa locale n. 216 - P. V. (1).

Serie A.

Zolfo in cannoli e zolfo in polvere, anche ramato.

Stazioni mittenti: Quelle che servono stabilimenti di lavorazione dello zolfo.

Stazioni destinatarie: Tutte quelle della rete dello Stato.

Serie B.

Zolfo in pani od in pezzi, anche misti con polvere di zolfo.

Stazioni mittenti: Quelle che servono miniere di zolfo.

Stazioni destinatarie: Tutte quelle della rete dello Stato.

(1) Sospesa fino a nuovo avviso.

Peso minimo per carro	ZONE DI PERCORRENZA												Diritto fisso per tonnellata
	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII	
	Da 1 a 50 km.	Da 51 a 100 km.	Da 101 a 200 km.	Da 201 a 300 km.	Da 301 a 400 km.	Da 401 a 500 km.	Da 501 a 600 km.	Da 601 a 700 km.	Da 701 a 800 km.	Da 801 a 900 km.	Da 901 a 1000 km.	Oltre 1000 km.	
Tonn.	Prezzi per tonnellata *(in lire)*												
	Serie A.												
12	0.100	0.080	0.067	0.052	0.051	0.045	0.043	0.041	0.039	0.037	0.036	0.035	1.80
	5.00	9.00	15.70	20.90	26.00	30.50	34.80	38.90	42.80	46.50	50.10	—	
	Serie B.												
12	0.075	0.065	0.053	0.041	0.041	0.039	0.036	0.033	0.031	0.031	0.031	0.031	1.80
	3.75	7.00	12.80	16.40	20.50	24.40	28.00	31.80	34.40	37.50	40.60	—	

CONDIZIONI SPECIALI.

1. L'Amministrazione ha facoltà di prolungare il termine di resa in ragione di tre giorni per le spedizioni percorrenti fino a 300 chilometri e di altre 12 ore per ogni 100 chilometri indivisibili successivi.

2. Il peso minimo di 12 tonnellate per carro può essere raggiunto, a tutto rischio e pericolo dello speditore, anche col carico misto delle merci appartenenti alle suddette serie *A* e *B*, applicando per ogni parte del trasporto i rispettivi prezzi, purchè la spedizione sia fatta da un solo mittente e diretta ad un solo destinatario. Le merci per le quali non fosse stato indicato partitamente il peso e le differenze di peso eventualmente mancanti a raggiungere quello minimo prescritto, si tassano coi prezzi della serie più elevata.

5. Nella tariffa speciale sicula n. 120 P. V. (Tariffe, parte V), è soppressa la serie *B* e si deve sopprimere la voce relativa allo zolfo nella serie *D*.

Le tariffe locali sicule nn. 205, 206 e 216 P. V. (Tariffe, parte V) sono abolite.

Visto, d'ordine di S. A. R. il Luogotenente Generale di S. M. il Re:

Il ministro per i trasporti marittimi e ferroviari: VILLA.

DECRETO LUOGOTENENZIALE 18 *agosto* 1918, *n.* 1144, *che determina le attribuzioni del sottosegretario di Stato del Ministero per i trasporti marittimi e ferroviari e del commissario per le costruzioni navali della marina mercantile* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

Vista la legge 12 febbraio 1888, n. 5195 (serie 3ª);

Visto il R. decreto 22 giugno 1916, n. 756, che istituisce il Ministero per i trasporti marittimi e ferroviari;

Visto il Nostro decreto 6 marzo 1918 relativo alla nomina del commissario per le costruzioni navali della marina mercantile;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del presidente del Consiglio dei ministri, di concerto col ministro per i trasporti marittimi e ferroviari;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Il sottosegretario di Stato per i trasporti marittimi e ferroviari coadiuva il ministro e lo rappresenta in caso di assenza od impedimento.

Art. 2.

Alla disposizione contenuta nel decreto 6 marzo 1918, è sostituita la seguente:

« Il sottosegretario di Stato per i trasporti marittimi e fer-

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 23 agosto 1918, n. 199.

roviari, quale commissario per le costruzioni navali della marina mercantile, avrà alla sua dipendenza i servizi della Direzione generale della marina mercantile relativi alle costruzioni, riparazioni e ricuperi del naviglio mercantile, riferendo al ministro per tutti gli atti che riguardano questioni di massima, affari internazionali o che modifichino disposizioni vigenti di ordine generale ».

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato ad Agliè, addì 18 agosto 1918.

TOMASO DI SAVOIA

ORLANDO — VILLA.

Visto, *Il guardasigilli*: SACCHI.

DECRETO LUOGOTENENZIALE 18 *agosto* 1918, *n.* 1145, *che dal* 1° *agosto* 1918 *e per la durata della guerra concede al personale delle ferrovie dello Stato e a quello addetto al servizio di navigazione sullo stretto di Messina un'indennità mensile di caro viveri* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D' ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

Vista la facoltà conferita al Governo del Re con la legge 22 maggio 1915, n. 671;

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 23 agosto 1918, n. 199.

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del ministro segretario di Stato per i trasporti marittimi e ferroviari, di concerto con quello del tesoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Al personale ferroviario appartenente all' Amministrazione delle ferrovie dello Stato ed a quello addetto al servizio di navigazione sullo stretto di Messina è concessa, a decorrere dal 1° agosto 1918 e per la durata della guerra, un'indennità mensile nella misura seguente:

L. 100 se residente in Comuni aventi una popolazione superiore a 90,000 abitanti;

L. 85 se residente in Comuni aventi una popolazione superiore a 40,000 abitanti, ma non a 90,000;

L. 70 se residente in Comuni aventi una popolazione non superiore a 40,000 abitanti,

sulla base del censimento del 1911.

Art. 2.

È data facoltà al ministro dei trasporti marittimi e ferroviari:

a) di elevare l'indennità dall'una all'altra categoria immediatamente superiore quando riconosca giustificato il provvedimento in considerazione dei coefficienti che possano aver determinato un maggiore aumento nel costo della vita;

b) di elevare anche dalla terza alla prima categoria l'indennità nei Comuni con popolazione non superiore a 40,000 abitanti, quando in essi esistano impianti ferroviari di speciale importanza ed in considerazione dei coefficienti che possano aver determinato un eccezionale aumento nel costo della vita;

c) di applicare l'ndennità della seconda categoria per i tratti, che saranno determinati, delle linee di diramazione dai centri ferroviari posti in Comuni con popolazione superiore a 90,000 abitanti od in quelli per i quali sia stata elevata l'indennità alla prima categoria a termini dei precedenti punti *a*) e *b*).

L'indennità è diminuita di un terzo per i celibi e vedovi senza prole che non hanno persone di famiglia conviventi ed a carico e come tali inscritte sullo stato di famiglia, nonchè per le scrivane coniugate ad agenti dipendenti dalle ferrovie dello Stato.

Le indennità di cui sopra sono corrisposte integralmente fino allo stipendio di L. 10,000 inclusive ,al netto dell'aumento percentuale di cui al decreto Luogotenenziale 10 febbraio 1918, n. 107. Per gli stipendi superiori sarà corrisposta una indennità in misura ridotta fino a raggiungere con lo stipendio l'ammontare di L. 10,000 aumentato della indennità di cui ai comma precedenti, a seconda della residenza e delle condizioni di famiglia.

Alle guardabarriere (donne) ed alle gerenti fermate, è corrisposta l'indennità mensile di L. 15 quando il congiunto a cui sono appoggiate percepisce l'indennità nella misura intera. In caso diverso è corrisposta la indennità di L. 30.

Art. 3.

Le disposizioni del presente decreto non riguardano:

a) il personale avventizio assunto per bisogni saltuari o straordinari, ivi compresa la sostituzione di agenti sotto le armi, per il quale l'Amministrazione ha facoltà di stabilire la retribuzione ritenuta necessaria nei singoli casi;

b) il personale che si trova o sarà destinato a prestare servizio in Tripolitania o in Cirenaica.

Art. 4.

Dal 1° agosto 1918 cessano di aver vigore le disposizioni del decreto Luogotenenziale 13 agosto 1917, n. 1394.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato ad Agliè, addì 18 agosto 1918.

TOMASO DI SAVOIA.

ORLANDO — VILLA — NITTI.

Visto, *Il Guardasigilli*: SACCHI.

Decreto Ministeriale 18 *luglio* 1918, *che dichara libera l'importazione e la esportazione dei gusci di mandorle tra le provincie della Sicilia* (1).

IL COMMISSARIO GENERALE

PER I COMBUSTIBILI NAZIONALI.

Viste le proprie ordinanze 21 agosto e 4 ottobre 1917;
Visti i decreti Luogotenenziali 5 agosto 1917, n. 1215, e 24 febbraio 1918, n. 284;

Decreta:

Art. 1.

Dal giorno della pubblicazione del presente decreto nella *Gazzetta ufficiale* del Regno, l'esportazione e l'importazione dei gusci di mandorle tra le Provincie della Sicilia, è libera.

Nulla è innovato alle altre disposizioni delle ordinanze 21 agosto e 4 ottobre 1917.

I signori prefetti del Regno sono incaricati della esecuzione del presente decreto.

Roma, 18 luglio 1918.

Il Commissario generale
DE VITO.

---

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 20 luglio 1918, n. 171.

Appendice N. 2 all'ordine generale N. 17-1912. (M. C.).

(Ordinamento degli Uffici compartimentali (Divisioni del Movimento)

Liquidazione di vertenze commerciali e degli indennizzi.

Il comma *v*) art. 5 dell'Ordine generale n. 17-1912 è sostituito dal seguente:

« *v*) liquidazione amichevole di vertenze commerciali e degli indennizzi per danni alle cose, quando l'indennità da pagare non ecceda le L. 3000 e la liquidazione non possa pregiudicare questioni di massima ».

La suesposta modificazione avrà effetto dal 1° settembre 1918.

Approvato dal Consiglio di amministrazione nell'adunanza del 14 agosto 1918.

Ordine generale N. 6. (C.).

Servizio Commerciale.

Ordinamento degli uffici di controllo dei prodotti.

(Vedi ordine generale n. 29-1912).

A partire dal 1° settembre 1918, gli uffici incaricati del controllo dei prodotti, facenti parte del Servizio Commerciale, saranno ordinati come appresso:

Ufficio 1° — *Controllo viaggiatori e bagagli* con sede in Firenze. — Si occupa della revisione dei trasporti viaggiatori e bagagli, nonchè della revisione della contabilità relativa alla ge-

stione dei telegrafi. Attende alla definizione dei reclami del pubblico, dei verbali di contravvenzione per abusi, dei rilievi contestati; provvede allo scambio dei conti coi corrispondenti italiani ed esteri, alla formazione della statistica pel servizio viaggiatori, ed infine alla stampa dei biglietti ed alla fornitura dei medesimi alle stazioni ed agenzie.

Ufficio 2° — *Controllo merci cumulativo italiano* con sede in Firenze. — Provvede al controllo dei trasporti a grande velocità, piccola velocità accelerata e piccola velocità ordinaria in servizio cumulativo italiano e regola con le Amministrazioni secondarie interessate le differenze sulle tasse liquidate mediante le contabilità di transito.

Ufficio 3° — *Controllo merci cumulativo internazionale* con sede in Torino. — Si occupa dei trasporti a grande velocità, piccola velocità accelerata e piccola velocità ordinaria in servizio cumulativo internazionale e regola con le Amministrazioni estere interessate le differenze sulle tasse liquidate mediante le contabilità di transito.

Ufficio 4° — *Controllo merci servizio interno* con sede in Torino. — Si occupa della revisione dei trasporti a grande velocità, piccola velocità accelerata e piccola velocità ordinaria in servizio interno.

Ufficio 5° — *Assegni e statistica merci* con sede in Torino. — Si occupa della contabilità degli assegni gravati sui trasporti a grande velocità, piccola velocità accelerata e piccola velocità ordinaria, in servizio interno e cumulativo (italiano ed internazionale), nonchè della raccolta dei dati per la statistica relativa ai trasporti delle merci.

Ufficio 6° — *Reclami tassazione merci* con sede in Torino. — Attende alla trattazione dei reclami del pubblico relativi alla tassazione dei trasporti di merci a grande velocità, piccola velocità accelerata e piccola velocità ordinaria in servizio interno e cumulativo (italiano ed internazionale); si occupa della definizione dei verbali di contravvenzione per abusi e dell'esame dei rilievi per adire le vie legali riguardanti gli anzidetti trasporti;

provvede, pel solo servizio merci interno, alla trattazione delle pratiche per i documenti di trasporto mancanti ed eccedenti, all'esame dei rilievi contestati ed al coordinamento ed all'archiviazione dei documenti di trasporto.

UFFICIO 7° — *Contabilità dei prodotti* sedente in Firenze. — Provvede alla liquidazione della contabilità riassuntiva delle stazioni, dei transiti, delle agenzie; si occupa del controllo dei trasporti del servizio terrestre marittimo e cumulativo con la Sardegna; tiene i conti correnti con le Amministrazioni in corrispondenza; predispone la contabilità riassuntiva dei prodotti; provvede alla formazione dei prontuari delle distanze, alla distribuzione delle pubblicazioni e degli stampati.

Approvato dal Consiglio d'amministrazione nella seduta del 28 *dicembre* 1917.

Distribuito agli ageni delle classi 1, 2, 3, 5, 7, 8, 18, 19, 20 *e* 22.

Appendice N. 4 all'ordine di servizio N. 244-1915.

Circoscrizione dei Reparti d'ispezione del Servizio Approvvigionamenti.

A decorrere dal 1° settembre 1918 il Magazzino di Granili fa passaggio al 16° Reparto d'ispezione e la sede di detto Reparto viene trasferita a Napoli presso quel Magazzino approvvigionamenti.

A decorrere dal 16 agosto 1918 la sede del 19° Reparto d'ispezione è stata trasferita a Reggio Calabria provvisoriamente presso quel Deposito combustibili.

Ordine di servizio N. 93. (N. R. C.).

Assunzione temporanea del servizio di navigazione per le isole Partenopee e Pontine e per le isole Eolie.

In seguito a disposizione Ministeriale, temporaneamente per la durata della guerra, viene assunto dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, Esercizio Navigazione, per conto del Ministero dei trasporti marittimi e ferroviari, l'esercizio delle seguenti linee, a partire dal 1° settembre 1918:

a) linee delle isole Eolie, finora esercitate dalla Società « Siciliana » e dalla Ditta Francesco La Cava;

b) linee per le isole Partenopee e Pontine, esercitate finora dalla Compagnia « Napoletana » di Napoli.

Le linee di cui al punto *a*) saranno comprese nella giurisdizione dell'Ispettorato Navigazione di Messina; quelle di cui al punto *b*) saranno comprese nella giurisdizione dell'Ufficio Navigazione di Napoli.

Nulla viene di massima mutato nelle condizioni, norme e modalità, che attualmente regolano i trasporti interessanti la navigazione colle dette isole, e restano del pari invariati i regolamenti relativi all'esercizio.

Le attribuzioni e facoltà dell'Ispettorato e dell'Ufficio, alla cui dipendenza sono poste le linee su menzionate, verranno disciplinate con apposite norme, per quanto riguarda i nuovi servizi ad essi affidati.

Trasporti e tariffe. — I trasporti viaggiatori, bagagli e merci continuano ad avere luogo sotto l'osservanza delle vigenti tariffe e condizioni attualmente vigenti su ciascuna linea.

Rimangono invariati tra le ferrovie dello Stato e le isole Eolie i servizi cumulativo a G. V. (pacchi ferroviari) e di corrispondenza per le merci, i veicoli ed il bestiame, beninteso colle limitazioni stabilite.

Personale. — Il personale dipendente dall'esercizio delle linee di cui trattasi, che passa temporaneamente alla dipendenza della Amministrazione delle ferrovie dello Stato, conserva l'attuale trattamento e rimane soggetto alle norme dei propri regolamenti.

Gestioni e controllo. — Restano invariate le norme contabili in vigore per la tenuta delle gestioni degli scali marittimi e dei piroscafi, iniziando però a nuovo dalla data di trapasso le singole scritture e, per conseguenza, incominciando la numerazione dei trasporti merci dal n. 1, da continuare progressivamente fino al 31 dicembre 1918.

I relativi elaborati contabili verranno trasmessi al competente Ufficio della Contabilità Prodotti di Firenze (Controllo comune), in analogia a quanto viene praticato per le altre linee postali.

Per le eventuali partite, riguardanti trasporti di data anteriore al trapasso, gli scali aventi gestione propria, istituiranno una *gestione stralcio,* compilando separate contabilità da trasmettersi ugualmente all'Ufficio Contabilità Prodotti sopra indicato.

Versamenti. — Gli scali marittimi ed i piroscafi faranno i versamenti dei loro introiti, secondo le norme che saranno emanate, allo scalo capo linea di Milazzo per le linee di cui al punto *a*) e a quello di Napoli per le linee di cui al punto *b*).

Lo scalo di Milazzo verserà le somme ricevute alla Cassa Compartimentale di Palermo e quello di Napoli alla Cassa Compartimentale di Napoli, colle modalità previste dalle istruzioni 3 e 4 — 1906 (Ragioneria).

Contabilità delle entrate e delle spese. — Le entrate e le spese riguardanti l'esercizio delle linee in parola, saranno tenute in separata evidenza, secondo le istruzioni che verranno all'uopo impartite dal Servizio Ragioneria, d'accordo coi Servizi interessati.

Materiale. — Del materiale galleggiante, fisso e d'esercizio, saranno tenuti inventari separati.

Forniture. — Alle forniture dei combustibili, materie di consumo e materiali diversi verrà di norma provveduto dai Magazzini della rete.

Servizio sanitario. — Il servizio sanitario sarà disciplinato da apposite norme.

Carte di libera circolazione e concessioni di viaggio. — Ai viaggi, da effettuarsi dai nostri funzionari ed agenti per motivi di servizio, si provvederà col rilascio di carte di libera circolazione, tipo ferrovie dello Stato, nelle quali saranno indicate le linee per le quali dovranno essere valide, e con biglietti serie B[s], sempre del tipo ferrovie dello Stato.

Le carte di libera circolazione ed i biglietti per un solo viaggio, gratuiti, ed a riduzione, rilasciati dalle Società, saranno tenute valide sino alla loro naturale scadenza; ma in ogni caso non oltre il 31 dicembre 1918.

In conseguenza di quanto sopra, alle pagine 130 e 178 del « Prontuario dei servizi cumulativi e di corrispondenza, edizione 1° aprile 1915 », di contro all'indicazione « Società Siciliana di Navigazione a vapore », deve essere esposto il richiamo (+) riportando in calce delle pagine stesse la seguente nota:

(+) L'esercizio di navigazione colle isole Eolie dal 1° settembre 1918 è stato provvisoriamente assunto dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato per conto del Ministero pei trasporti marittimi e ferroviari.

Ordine di servizio N. 94. (M.).

Estensione di servizio nella fermata di Capo Spartivento.

(Vedi ordine di servizio n. 161-1912).

Dal giorno 2 settembre 1918 la fermata di *Capo Spartivento* della linea Metaponto-Reggio Calabria, attualmente ammessa al servizio viaggiatori e bagagli con le norme vigenti per le case can-

toniere, viene abilitata al servizo viaggiatori, bagagli e cani senza limitazione alcuna, ed ai trasporti a grande velocità in servizio interno e cumulativo italiano di merci in collettame limitatamente alle spedizioni non eccedenti il peso di kg. 100.

In conseguenza di quanto sopra, nella « Prefazione generale all'orario generale di servizio » a pagina 8, di fronte al nome di *Capo Spartivento* si dovrà togliere la stelletta e sostituire l'indicazione *LB* con *LG*.

Nel « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato » (edizione giugno 1914), a pag. 17, al nome di *Capo Spartivento* si dovrà cancellare la caratteristica di « casa cantoniera » e, di contro, nelle colonne dal n. 6 al n. 13 si dovranno sostituire le attuali indicazioni con le seguenti:

/V/B/G(4)/-/-/-/-/S./

Nell' « Elenco delle stazioni che partecipano alle tariffe speciali n. 1 e 11 G. V. in servizio cumulativo ferroviario-marittimo » (edizione 1° maggio 1915), a pag. 11, dopo il nome di Capo Bonifati si dovrà aggiungere:

Capo Spartivento /3/3/3/1/1/3/3/

Nel prontuario delle « Distanze chilometriche da valere per la tassazione dei trasporti in servizio diretto ferrovario-marittimo » (edizione 17 febbraio 1916), a pag. 14, fra i nomi delle stazoni di Capo Bonifati e Cappelle Magliano si dovrà inserire:

CAPO SPARTIVENTO	**Catanzaro Marina-S. Eufemia (dir.)-Nocera Inf.-Codola-Roma**	**814**	**Catanzaro Marina-S. Eufemia (dir.)-Battipaglia**	**506 503**	**814**	**503**

Nei prontuari manoscritti delle distanze chilometrche in uso nelle stazioni e negli uffici di controllo si dovrà, alle pagine 4 e 76, cancellare al nome di *Capo Spartivento* la caratteristica di « casa cantoniera », e a pag. 76 verificare la distanza e l'istradamento procedendo secondo quanto appresso.

Per i prontuari delle stazioni della linea Taranto-Reggio di Calabria la distanza per *Capo Spartivento* dovrà essere rilevata dalla tabella 117 a pag. 100 del Prontuario generale. Per tutti gli altri prontuari la si dovrà invece formare aggiungendo km. 6 a

quella indicata per Brancaleone e km. 7 a quella indicata per Palizzi, e scegliendo poi la più breve.

L'istradamento sarà quello stesso esposto per la stazione che avrà servito di base per la formazione della distanza.

Infine in tutte le altre pubblicazioni di servizio, in cui trovasi riportato il nome di *Capo Spartivento,* si dovrà al nome stesso depennare la caratteristica di « casa cantoniera ».

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Ordine di servizio N. 95. (C.)

Disposizioni relative al nuovo ordinamento dei controlli prodotti.

(Vedi ordini di servizio n. 388-1912, 191-1913, 251-1914 e circolare 84-1918).

In seguito al nuovo ordinamento degli uffici di controllo prodotti, di cui all'ordine generale n. 6 c. a., dal 1° settembre 1918, per quanto riguarda il servizio merci interno, tutte le stazioni della Rete corrisponderanno col « Controllo merci servizio interno » sedente in Torino.

Nulla è innovato per quanto riguarda la compilazione delle contabilità, secondo le « Norme per il servizio contabile delle gestioni merci », modificate colla 1ª Appendice allegata all'ordine di servizio n. 388/912 e coll'ordine di servizio n. 191/913.

Si dovrà, poi, tener conto delle disposizioni che seguono, per quanto riguarda l'invio degli elaborati contabili, i reclami del pubblico per eccedenza di tasse, la contestazione dei rilievi e la richiesta dei documenti di trasporto.

1° — *Invio contabilità.* — Resta fermo l'invio delle contabilità destinate agli uffici di Firenze, da confezionare nei quattro pacchi A. B. C. D. e da spedire all'Ufficio *Contabilità dei prodotti in Firenze,* riuniti in un unico pacco, munito del cartellino CI-601.

Le contabilità che riguardano:

a) i trasporti in servizio cumulativo internazionale;

b) i trasporti in servizio dell'amministrazione, i trasporti militari e speciali in conto corrente;

c) i trasporti ordinari in servizio interno;

d) le contabilità riflettenti gli assegni,

confezionate in quattro distinti pacchi (E. F. H. G.), dovranno essere spedite all'ufficio *Reclami tassazione merci* in *Torino,* riunite in un unico pacco, munito del cartellino Ci-602. temporaneamente da modificarsi a mano nell'indirizzo.

2° — *Reclami del pubblico per eccedenza di tasse.* — I reclami per eccedenza di tasse che, a tenore dell'ordine di servizio numero 70-1914, non sono da definirsi direttamente dalle stazioni, dovranno dalle medesime essere rimessi esclusivamente all'Ufficio *Reclami tassazione merci,* anzichè ai rispettivi controlli merci di competenza, tanto se riguardano trasporti in servizio interno, quanto se riflettono trasporti in servizio cumulativo italiano od internazionale.

Resta inteso, però, che continueranno ad esser rimessi, all'Ufficio *Contabilità dei prodotti* in *Firenze,* i reclami concernenti i trasporti in servizio ferroviario marittimo colle linee di navigazione dello Stato od in servizio cumulativo colla Sardegna, qualunque sia l'ammontare del rimborso richiesto; ed all'Ufficio *Assegni e statistiva merci* in *Torino* i reclami concernenti il mancato, il ritardato o l'irregolare pagamento degli assegni, nei casi in cui non rientri nella competenza delle stazioni il provvedere.

L'Ufficio *Reclami tassazione merci* assume, anche per i servizi interno e cumulativo (italiano e internazionale), l'incarico dell'invio degli avvisi d'eccedenza alle stazioni e delle relative cartoline-avviso agli aventi diritto al rimborso.

3° — *Contestazione dei rilievi a debito - Avvisi di eccedenza ritenuti irregolari.* — Nulla è innovato per quanto riguarda la contestazione dei rilievi di tassa e di fatto, tranne che pei rilievi a debito per erronea tassazione dei trasporti merci in *servizio interno,* la contestazione dei quali, giusta la circolare n. 34-1918, che si conferma, dovrà essere rivolta all'Ufficio *Reclami tassazione merci* in *Torino.*

Gli avvisi di eccedenza, ritenuti irregolarmente emessi, saranno da ritornarsi ai rispettivi controlli emittenti.

4° — *Richiesta dei documenti di trasporto.* — Le domande di comunicazione delle note e richieste di spedizione e delle lettere di porto, dovranno, per parte degli Uffici cui potessero occorrere, essere dirette:

all'*Ufficio reclami tassazione merci* in *Torino,* quando riguardino i trasporti in servizio interno;

al *Controllo merci cumulativo italiano* in *Firenze,* quando riguardino trasporti in servizio cumulativo italiano;

al *Controllo merci cumulativo internazionale* in *Torino,* quando riguardino trasporti in servizio internazionale;

all'*Ufficio contabilità dei prodotti* in *Firenze,* quando riguardino trasporti del servizio interno mare, del servizio diretto ferroviario marittimo colle linee di navigazione dello Stato e del servizio cumulativo con la Sardegna.

Infine, dovranno indirizzarsi all'*Ufficio assegni e statistica merci* in *Torino,* le richieste dei documenti speciali riguardanti gli assegni, avvisi di incasso, scontrini di riconoscimento, ecc.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 5, 7, 8, 18, 19, 20 *e* 22.

Ordine di servizio N. 96. (M. C.).

Cambiamento di nome della stazione di Feroleto Antico.

A datare dal 1° settembre 1918, la stazione di « *Feroleto Antico* », della linea S. Eufemia Bif.-Catanzaro Marina, assumerà la nuova denominazione di « *Feroleto Antico-Pianopoli* ».

Di conseguenza, nel volume « Prontuario Generale delle di-

---

stanze chilometriche » (edizione giugno 1914), alle pagine 26 e 101 (tabella 121), nonchè nei prontuari manoscritti delle distanze e in tutte le altre pubblcazioni di servizio nelle quali trovasi indicato il nome della stazione suddetta dovrà apportarsi conforme modificazione.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Circolare N. 53. (C. M.).

Documenti doganali ed altri a scorta dei trasporti diretti all'estero.

Per agevolare alle stazioni il compito loro assegnato nella accettazione dei trasporti di merci per l'estero, si riassumono nella presente circolare le prescrizioni vigenti per quanto riguarda i documenti doganali e di altra natura che, nell'attuale momento, debbono scortare i trasporti stessi od essere esibiti alle stazioni mittenti.

Le giacenze, che avessero a verificarsi alla frontiera per mancanza dei documenti necessari o per irregolarità di qualsiasi natura nella loro compilazione, dovranno dalle stazioni di confine o da quelle interne, ove debbono eventualmente compiersi le operazioni doganali, essere notificate alle Divisioni movimento, dalle quali dipendono le stazioni mittenti, per i provvedimenti amministrativi e disciplinari a carico dei responsabili.

Tale comunicazione non dispensa, naturalmente, dall'obbligo di notificare nei modi d'uso le eventuali giacenze alle stazioni mittenti dei trasporti.

A.

TRASPORTI PER LA FRANCIA.

Oltre agli ordinari documenti ferroviari, questi trasporti debbono essere accompagnati dai seguenti:

1. — *Dichiarazione per le dogane* mod. C -1. — È necessaria in numero di 4 esemplari, se per via Modane (compreso Modane loco) ed eventualmente per via Chiasso, ed in numero di 3 esemplari se per via Ventimiglia e per via Iselle (*Art.* 20 *del regolamento per il servizio doganale sulle ferrovie*).

Su tale documento il mittente deve esporre le indicazioni che riguardano le merci spedite e le sue disposizioni circa le operazioni doganali da compiersi sia all'uscita dal Regno, sia all'entrata in Francia (art. 19 del citato regolamento).

Ciascuna qualità delle merci spedite deve dal mittente essere fedelmente e dettagliatamente indicata.

Nelle apposite colonne sono da esporsi: le marche ed i numeri dei singoli colli, astenendosi dalla indicazione generica « diversi », il peso netto o la capacità in litri, il grado alcoolico ed il valore in franchi francesi.

Le agenzie doganali di confine provvederanno poi, a mezzo delle gestioni transito, ad indicarvi, quale aggiunta al valore, il prezzo di trasporto fino alla frontiera (Circolare 100-1916).

In particolare per i trasporti di vini in fusti è necessario indicare, oltre al grado alcoolico, la tara di ciascun fusto, il peso lordo, il peso netto od il litraggio.

Sulla dichiarazione per le dogane è altresì da indicarsi la residenza del destinatario e se le merci sono destinate o no a forniture o lavori per lo Stato (Bollettino Commerciale n. 13-1916).

2. — *Dichiarazione per le statistiche doganali* mod. C -45, a matrice e figlia. È necessaria in un solo esemplare, per tutti i trasporti diretti all'estero per via di terra, compresa quindi la destinazione di Modane loco, nonchè per quelli destinati all'estero via mare, in servizio cumulativo ferroviario marittimo (Ordini di servizio n. 51 e 285 del 1909, 7 del 1910 e circolari 9 e 82 del 1915 e 17 del 1916).

È fatta soltanto eccezione per i trasporti accompagnati da bolletta cauzione per transito o da bolletta d'uscita o di riesportazione emessa da una dogana interna.

Saranno da rifiutarsi senz'altro le dichiarazioni per le statistiche doganali che fossero dai mittenti presentate nel vecchio modello, non a matrice e figlia, (il cui fac-simile è allegato all'O. S. n. 51-1909) non più ammesso dalla dogana.

3. — *Permessi di esportazione.* — Le merci colpite da divieto di esportazione sono indicate nell'elenco *A*, allegato alla circolare n. 18-1916, ed in successive comunicazioni telegrafiche fatte dalle Divisioni movimento in base ad indirizzi 6° del servizio movimento.

Le merci che, quantunque colpite da divieto d'uscita, possono accettarsi dalle stazioni, senza esibizione di alcun permesso, per la spedizione a tutti i paesi, esclusi naturalmente i nemici, oppure soltanto ad alcuni paesi, risultano dall'elenco allegato alla circolare n. 55-1916 e dalle successive comunicazioni fatte dalle Divisioni movimento in base ad indirizzi 6° del Servizio movimento.

All'infuori dei casi contemplati dalla circolare n. 55-1916 e successive modificazioni ed aggiunte, l'accettazione per la Francia dei trasporti di merci colpite da divieto di esportazione deve essere in modo assoluto subordinata alla esibizione da parte dei mittenti di un permesso di esportazione rilasciato dal Ministero delle finanze.

Per i filati e tessuti di cotone, di feltri per cappelli, di pelli da pellicceria da esportarsi temporaneamente per farne eseguire la tintura all'estero, vale la lettera della dogana comunicante il relativo permesso (Circolare n. 59-1916).

Circa il procedimento da seguirsi nei casi in cui il permesso di esportazione sia stato rilasciato per un quantitativo superiore a quello presentato alla ferrovia per la spedizione, veggasi la circolare gialla n. 10-1915, paragrafo 1°, comma *e*), che rimanda al precedente comma *c*).

Le stazioni devono accertarsi che la validità dei permessi non sia già scaduta al momento dell'accettazione. Il Ministero delle finanze ha autorizzato le dogane a tener validi i permessi quando la loro validità sia scaduta prima che le merci abbiano raggiunto

il confine, semprechè in tempo posteriore al momento dell'accettazione.

Avvertasi che pei trasporti di vino in carri serbatoi le dogane furono autorizzate dal Ministero delle finanze a prescindere dal rilevare le lievi differenze che potessero essere riscontrate e ciò per evitare che al confine sia pretesa l'estrazione dai serbatoi stessi di qualche ettolitro di vino che potesse eccedere il quantitativo indicato nel permesso.

Tengono luogo del regolare permesso di esportazione le bollette di cauzione per transito, e quelle di esportazione, di esportazione temporanea e di riesportazione rilasciata da dogane interne, delle quali si dirà in appresso all'art. 7.

4. — *Certificato di nazionalità* comprovante, oltre alla nazionalità degli speditori (produttori ed eventualmente anche i transitari o spedizionieri), che i loro capitali non provengono da sudditi di potenza in guerra con la Francia.

Tale documento è da esigersi dai mittenti, non solo pei trasporti destinati in Francia, ma pure per quelli che devono transitare per la Francia.

Esso è necessario alla dogana francese del confine franco-italiano o franco-svizzero per la quale dovrà transitare la merce. La sua validità si estende a tutti i trasporti effettuati per il medesimo transito di confine entro il termine di un anno dalla sua data (Circolari n. 46, 56, 70 e 93 del 1916 e 25 del 1918).

Occorre pertanto che le stazioni accettanti trasporti per la Francia ed oltre tengano apposito registro per annotarvi in ordine alfabetico, con la relativa data e con gli estremi del primo trasporto, la presentazione del certificato in parola.

5. — *Certificato dell'Istituto nazionale dei cambi* comprovante la cessione all'Istituto stesso delle valute estere che rappresentano il prezzo di vendita delle merci.

È documento obbligatorio per l'esportazione di determinate merci indicate colla Circolare n. 41-1918.

Esso deve essere presentato alla dogana che compie l'operazione di uscita. Per conseguenza non è da esigersi dai mittenti che abbiano già fatto eseguire tale operazione prima della consegna

delle merci alla ferrovia. In tal caso però le stazioni accettanti devono esigere la presentazione della relativa bolletta d'uscita.

Quando invece a tale operazione debba essere provveduto dalla ferrovia o presso una dogana interna situata lungo l'itinerario, oppure al confine, in allora le stazioni non potranno accettare i trasporti senza la presentazione del documento in parola.

Per i trasporti a vagone completo l'Istituto dei cambi può rilasciare il certificato di cui trattasi su di un modello speciale a matrice e figlia ed in *bianco* per ciò che riflette il peso della merce ed il valore che ne consegue.

Spetta al mittente di esporre queste ultime due indicazioni a carico ultimato.

Alla stazione di partenza è affidato soltanto l'incarico di controllare l'esatta rispondenza del numero dei vagoni e del peso della merce caricata. (Punto 131 del Bollettino commerciale, numero 16-1918).

6. — *Fattura* (in originale o copia) nel caso che il destinatario sia un privato consumatore.

7. *Bollette doganali.* — Sono le seguenti a seconda del caso: bolletta di esportazione, bolletta di esportazione temporanea (1), bolletta di riesportazione e, per le merci in transito dall'Italia, la bolletta cauzione.

Per le merci colpite da divieto di esportazione le dette bollette tengono anche luogo di permesso di uscita, come è detto all'art. 3. Non vale però a tal fine la bolletta di temporanea importazione che il mittente deve produrre nel caso previsto dall'articolo 187 del Regolamento per il servizio doganale sulle ferrovie.

8. — *Certificato di analisi per i vini.* — Sarà da farsi presente ai mittenti l'opportunità, nel loro interesse, di produrre tali certificati, per evitare il prelevamento al confine e l'invio dei campioni al laboratorio della dogana francese e quindi soste alla frontiera.

(1) Per l'esportazione temporanea dei sacchi ed altri simili imballaggi, nonchè di merci in genere, si fanno presenti le prescrizioni contenute nelle circolari n. 58 e 68 del 1917.

9. — *Certificati di origine* per ottenere l'applicazione dei dazi francesi convenzionali.

Occorrono per alcune merci per ottenere l'applicazione dei dazi convenzonali francesi. È quindi nell'interesse delle parti di produrli.

B.

TRASPORTI PER LA SVIZZERA.

Oltre agli ordinari documenti ferroviari, i trasporti per la Svizzera debbono essere accompagnati dai seguenti:

10. — *Dichiarazione per le dogane* mod. CH-1. — Occorrono due esemplari per qualunque dei transiti italo-svizzeri, anche se le merci sono destinate a proseguire in servizio colle poste svizzere. Devono pure esserne muniti i trasporti per Chiasso loco.

Il valore è da esporsi dal mittente in franchi svizzeri. Le agenzie doganali di confine provvederanno poi, a mezzo delle gestioni transito, ad indicarvi, quale aggiunta al valore, il prezzo di trasporto fino alla frontiera (Circolare n. 94-1916).

Il vino deve essere dichiarato per « vino naturale » e non con le voci « vino comune o di lusso »della tariffa ferroviaria italo-svizzera (O. S. n. 319-1911).

Per il resto la dichiarazione per le dogane dei trasporti diretti in Svizzera deve essere compilata esponendo le indicazioni richieste dallo stampato.

11. — *Dichiarazione per le statistiche doganali* mod. CH-45. — Vale quanto è detto all'art. 2 per i trasporti di merci destinate in Francia ,restando inteso che occorre anche per i trasporti destinati a Chiasso loco.

12. — *Permessi di esportazione.* — A differenza di quanto è detto all'art. 3 circa i trasporti destinati in Francia, l'esportazione definitiva per la Svizzera di merci colpite da divieto (veggasi Circolare n. 18-1916 completata colle successive comunicazioni) è sempre subordinata alla esibizione da parte dei mittenti di un

permesso rilasciato dal Ministero delle finanze o dalle dogane di Chiasso e Domodossola.

Le norme da osservarsi in proposito sono quelle indicate nella Circolare gialla n. 27-1915 del Servizio Movimento.

Per il resto valgono le disposizioni contenute nell'art. 3.

13. — *Certificato dell'Istituto nazionale dei cambi.*

14. — *Bollette doganali.*

Valgono le stesse disposizioni contenute nei corrispondenti articoli 5 e 7 relativi ai trasporti destinati in Francia.

15. — *Certificati di origine.* — Occorrono soltanto pei trasporti di vino Marsala, Malaga e Xeres. È nell'interesse delle parti di produrli.

C.

Trasporti per tutti gli altri paesi.

Oltre ai normali documenti ferroviari, per le merci destinate agli altri paesi occorrono anche i seguenti:

16. — *Dichiarazione per le dogane* mod. CH-1. — Per i trasporti destinati a paesi oltre la Francia o la Svizzera il numero di esemplari occorrente è quello stabilito per l'uno o l'altro di questi ultimi due paesi, secondo la via da seguirsi, aumentato di un esemplare quante sono le frontiere da Stato a Stato da oltrepassarsi. Però per i trasporti destinati in Spagna occorrono sempre invariabilmente 5 esemplari. (Art. 20 del Regolamento per il servizio doganale sulle ferrovie e Circolare n. 82-1916).

Circa la compilazione è sufficiente attenersi alle indicazioni richieste dallo stampato.

17. — *Dichiarazione per statistiche doganali;*
Permessi di esportazione;
Certificato dell'Istituto nazionale dei cambi;
Bollette doganali;
Certificati di origine.

Valgono le stesse disposizioni contenute negli articoli 2, 3, 5, 7 e 9, avvertendo che, come è detto all'art. 4, per tutti i trasporti che devono transitare per la Francia occorre anche il certificato di nazionalità oggetto dell'articolo stesso.

Tutti i documenti sovraspecificati presentati dagli speditori dovranno essere citati a cura degli speditori stessi tanto sulla lettera di vettura o sulla lettera di porto o nota di spedizione, quanto su tutti gli esemplari della dichiarazione per le dogane, nelle apposite rubriche, e saranno da unirsi in modo sicuro, preferibilmente con filo, ai documenti di trasporto per evitare che si sperdano.

L'invio separato dei documenti doganali o del certificato dell'Istituto Nazionale dei cambi alle stazioni od alle dogane di confine, da parte degli speditori, non può per nessun motivo esser concesso. Quest'ultima disposizione si estende anche alle bollette cauzione di cui all'articolo 90 del Regolamento per il servizio doganale sulle ferrovie.

Nell'occasione si rammenta alle stazioni che effettuano per l'estero trasporti di vino e di altre merci in fusti o barili nazionali, che sono poi da reimportarsi vuoti, la raccomandazione fatta con la Circolare n. 24-1918, di invitare le ditte esportatrici a voler, nel loro interesse, provvedere a far applicare dalla Intendenza di finanza della provincia la bollatura a fuoco con le iniziali E. T. (esportazione temporanea) sui detti recipienti, allo scopo di permettere il libero transito dei medesimi dai punti di confine senza alcuna emissione di bollette od altra formalità.

Per le spedizioni in parola dirette in Francia saranno inoltre da invitarsi le ditte interessate ad applicare ai fusti o barili nazionali, con bollo a fuoco o con inchiostro indelebile, la marca « Italia » per facilitare le operazioni doganali francesi.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 5, 18, 19, 20, 21 *e* 22.

Istruzione N. 1. (R.).

Sospensione della coniazione delle monete di bronzo da cent. 1 e 2.

Con decreto Luogotenenziale n. 10 del 1464 luglio 1918, inserto nella *Gazzetta Ufficiale* del Regno n. 189 del 10 corrente, è stata sospesa la coniazione delle monete di bronzo da centesimi uno e due ed è stato stabilito che, a partire dal 31 agosto corrente, nei pagamenti fatti dalle pubbliche Amministrazioni o a favore delle Amministrazioni medesime, le frazioni di importo inferiore a 5 centesimi, ma superiore a due centesimi e mezzo, vengano arrotondate a 5 centesimi. Delle frazioni di due centesimi e mezzo o meno non verrà tenuto conto.

Considerato che in definitiva le riduzioni ed aggiunte che saranno per richiedere gli arrotondamenti si compensano, e avuto presente che in gran parte il frazionamento a centesimi dipende dall'applicazione del contributo di guerra, così, anche per ragioni di semplicità contabili, si stabilisce che, salve le eccezioni di cui appresso, in tutti i mandati ed ordini di pagamento da emettersi dal 31 corrente in avanti, l'importo da pagarsi sia arrotondato sempre a cinque e zero centesimi, come sovra stabilito, aumentando o diminuendo corrispondentemente il contributo di guerra in modo da conseguire il richiesto arrotondamento della somma a pagarsi.

Esempio — Somma da pagarsi L. 145.82, meno per contributo di guerra L. 2.91, residuerebbero da pagarsi L. 142.91; per arrotondare a L. 142.90 occorrerà elevare il contributo a L. 2.92.

Somma da pagarsi L. 580.60, meno per contributo di guerra L. 11.61, residuerebbero L. 568.99; per arrotondare a L. 569.— occorrerà ridurre il contributo a L. 11.60.

Per i pagamenti non soggetti a ritenuta per contributo di guerra, e non interessanti la contabilità di magazzino e delle officine, l'arrotondamento potrà avvenire sull'importo da pagarsi con la relativa variazione nell'imputazione al capitolo di spesa.

E in quest'ultimo modo gli uffici dovranno regolarsi anche nell'emissione dei mandati ed ordini d'introito non interessanti i magazzini e le officine.

A nessun arrotondamento dell'importo dei singoli documenti si dovrà, invece, far luogo quando questi siano emessi a pareggio di precedenti contabilità ed interessino il conto debitori e creditori diversi; però all'arrotondamento si procederà in questi casi in sede di pagamento a cura delle Casse o delle Stazioni, le quali si regoleranno per le eventuali differenze nei modi sotto indicati.

Per quanto concerne il pagamento delle competenze al personale, sempre avuto riguardo alla compensazione che in definitiva avviene, non è il caso di adottare speciali provvidenze contabili. L'arrotondamento nei modi e misure sovraspecificati, a partire dal 31 corrente, sarà fatto dai pagatori all'atto del pagamento e spetterà agli interessati di curarne l'esattezza.

I pagatori, tuttavia, qualora eventualmente al termine delle paghe dimostrassero di aver subìto una qualche perdita per effetto degli arrotondamenti, che comunque non può essere che lieve, saranno indennizzati a debito del conto di spesa 48/G, mentre le eccedenze che venissero ad emergere dovranno essere versate a Cassa a credito del conto d'entrata 20/E.

Per i ruoli pagati dalle Stazioni, queste pareggeranno le eventuali differenze in più od in meno addebitandosi od accreditandosi nel mod. 105 (Movimento), citando gli estremi dei ruoli cui si riferiscono. Le Ragionerie le regoleranno rispettivamente a credito od a debito dei conti 20/E d'entrata e 48/G di spesa, imputando al conto fuori bilancio 120, part. 1388, l'importo del mod. R. 105 integrato o diminuito della differenza di cui sovra.

Nello stesso modo si dovrà procedere quando si dovessero arrotondare somme portate da ordini o mandati di pagamento comprendenti eventualmente, com'è detto più sopra, frazioni di cinque cen-

tesimi perchè interessanti contabilità precedentemente emesse (debitori e creditori diversi, ecc.).

Le competenze insoddisfatte del personale ed i pagamenti a favore di terzi rimasti inestinti, che hanno interessato rispettivamente i conti fuori bilancio 52 e 53 e che venissero riammessi a pagamento, dovranno essere liquidati mediante l'emissione di ruoli o di mandati, nella parte debito dei quali dovrà essere portato l'intero importo stornato ai conti precitati, lasciando agli agenti pagatori la cura dell'arrotondamento nei modi e colle regole sovra specificati.

È inteso che tutti i documenti (ruoli, ordini e mandati di pagamento, ordini e mandati d'introito) dovranno essere contabilizzati dalle Stazioni per il preciso importo esposto sui documenti stessi e per il quale verranno pure compresi dalle Casse nelle rispettive contabilità.

Le ritenute al personale per cessioni a favore di terzi (conto 93, part. 286) dovranno esser fatte fino al saldo in cifre arrotondate di 5 in 5 centesimi, e nello stesso modo erogate a favore dei creditori. Fanno però eccezione le ritenute a favore della gestione mutui (conto 84A part. 262).

Negli assegni e spese anticipate sulle spedizioni non devono più ammettersi frazioni di 5 centesimi.

L'arrotondamento sarà da farsi anche sulle somme che vengono conteggiate a titolo di aggio su quote di tasse di porto estere e su assegni gravanti spedizioni da o per l'estero; le differenze di arrotondamento andranno a fondersi nel conto differenze di cambio.

Per i pagamenti delle imposte dirette da farsi agli esattori comunali e provinciali in base a ruoli in corso, l'applicazione del predetto decreto dovrà datare soltanto dal 1° gennaio 1919, come prescrive l'art. 4.

Comunicazioni.

Nella *Gazzetta Ufficiale* n. 198 del 22 agosto 1918, è pubblicato il D. L. 1° agosto 1918, n. 1114, che condona le soprattasse e pene pecuniarie, incorse e non pagate anteriormente al decreto stesso, e concede inoltre amnistia per le contravvenzioni alle leggi sulle tasse di registro e successioni, di bollo e in surrogazione del bollo e del registro, raddoppiando altresì dal 1° gennaio 1919 tutte le soprattasse e le pene pecuniarie stabilite dalle leggi medesime.

Il Direttore generale
R. DE CORNE'.

SENTENZE

Responsabilità nel trasporto delle cose - Regime di guerra - Clausola del rischio e pericolo.

L'accettazione dei trasporti a rischio e pericolo degli speditori, a norma del R. decreto 15 aprile 1915, n. 672, implica presunzione di irresponsabilità del vettore nei casi di perdita e di avaria, non in quelli di ritardo.

Gli speditori possono distruggere tale presunzione soltanto con la prova di un fatto che costituisca colpa pel vettore anche nelle condizioni create al suo esercizio dallo stato di guerra (1).

La clausola del rischio e pericolo non riguarda il trasporto delle persone.

CASSAZIONE DI NAPOLI — Sentenza 2 maggio-25 luglio 1918 (*Pres.* Lo Monaco; *Est.* de Notaristefani; *P. M.* Trabucchi - *concl. conf.*) — Ferrovie dello Stato, *ricorrenti,* contro Perrone.

La Corte considera, che la Corte di Appello di Trani con la sentenza 17-24 febbraio 1917, della quale l'Amministrazione delle ferrovie di Stato chiede la cassazione, ha ritenuto in fatto, che nel dì 23 agosto 1915 arrivò alla stazione di Cerignola città un carro chiuso, spedito da Manfredonia dalla ditta d'Onofrio & Longo a Perrone Francesco, contenente 124 sacchi di farina avariata, che presentavano tracce di bagnatura, dei quali 87 molto danneggiati e 37 in minore proporzione; che l'acqua era penetrata nel carro a causa del deperimento della vernice dell'imperiale non visibile dallo interno; che detto carro si presentava in buone condizioni; che l'Amministrazione non provò nè chiese di provare che il trasporto si fosse fatto a tariffa speciale nè sotto condizioni

(1) Ved. Cassazione Torino nel Bollettino 1918, IV, 107.

importanti limitazioni od esonero dalla responsabilità; che lo stesso mittente caricò la merce sul vagone.

Ciò premesso, la suddetta Corte, interpretando il R. decreto 15 aprile 1915, n. 672, invocato dall'Amministrazione, giudicò in diritto che la finalità della suddetta disposizione legislativa sia indirizzata esclusivamente ad autorizzare la ferrovia a rifiutare il trasporto dei viaggiatori o delle merci o a sospenderlo se in corso di esecuzione; in altri termini ad esonerare il vettore per qualsiasi ritardo da ogni responsabilità, ma che questa permanga integra in ogni altro caso di ammanco o di avaria secondo le norme regolatrici della colpa in tempo di pace.

A giudizio del Supremo Collegio tale interpretazione non solo si rivela contraria alla parola del testo, ma riesce a frustrarne lo scopo pratico che costituisce la ragione legittima del disposto eccezionale.

Fermando in vero lo esame sul mentovato decreto, per coglierne il concetto informativo, è mestieri in prima aver riguardo ai motivi chiaramente espressi dallo stesso legislatore e specificamente distinti; il primo concerne la necessità che le ferrovie siano poste in grado durante la mobilitazione e la guerra di prestare tutta la loro efficienza alla buona riuscita dei trasporti militari, il secondo riflette la convenienza che per la necessaria unità di indirizzo le autorità incaricate di dettare le norme per i trasporti abbiano a giudicare della necessità di dover derogare a diritti e consuetudini che si osservano nei tempi ordinarî, locuzione questa amplissima, che non si può, senza restingerne il significato, limitare soltanto al rifiuto od alla sospensione dei trasporti se in corso di esecuzione.

In coerenza di tali premesse nel 1° comma dello art. 1° si autorizzò la direzione dei trasporti a sospendere in tutto od in parte, od a limitare il servizio e far tassare in base al percorso effettivamente eseguito i trasporti pel pubblico, che in conseguenza di tali sospensioni venissero instradati per vie diverse dalla più breve. Con questa disposizione si prevede e disciplina una eventualità specificamente determinata (la sospensione del traffico) e si precisano le facoltà e gli obblighi di ambo i contraenti: il vettore deve instradare il trasporto per altra via rimasta libera,

il privato deve corrispondere il prezzo del percorso effettivamente eseguito.

Nel comma *h*) si prevede specificamente e disciplina il ritardo, e non si disconosce dall'Amministrazione delle ferrovie che se il vettore può variare i termini di resa, variati che li abbia, sia obbligato ad osservarli od a corrispondere l'indennizzo in riferimento ai termini variati come in tempi normali; di tal che anche in questa ipotesi non è contemplato genericamente il trasporto a rischio e pericolo del mittente, ma gli obblighi e le facoltà di ciascuno dei contraenti sono anche precisati; chi spedisce al momento della consegna conosce il rischio che assume: quello che la merce pervenga a destinazione entro i termini aumentati e pubblicati, nel qual caso soltanto non gli è dovuto indennizzo, mentre la legge determina quello che gli compete se i termini variati sono superati.

Ora poichè il legislatore dopo avere accordata all'Amministrazione della ferrovia la facoltà di limitare ed anche di sospendere tutti i trasporti pel pubblico per la buona riuscita di quelli militari, nel comma *g*) previde il caso di accettazione e consacrò la clausola «a tutto rischio e pericolo del mittente»: riferirla esclusivamente alla durata del trasporto ed alla correlativa responsabilità, significherebbe ammettere in dispregio della sapienza legislativa non soltanto ripetizione di norme stabilite, ma anche una contraddizione nelle varie distinte sanzioni; ripetizione, imperocchè il potere e gli obblighi vicendevoli derivanti dalla sospensione e dal ritardo nella resa sono tassativamente disciplinate dalle disposizioni dianzi mentovate; contraddizione, imperocchè, per quanto riguarda il termine, salvo i temperamenti e le variazioni specificate, la responsabilità è tassativamente determinata; cosicchè fa d'uopo ritenere che le eccezionali condizioni cagionate dallo stato di guerra tutte influenti sul trasporto ferroviario indussero alla deroga dell'art. 2 delle tariffe, e che però nel comma *g*) si previdero le altre anomalie che possono verificarsi nei trasporti, cioè le avarie e le perdite. Considera, risalendo alla *mens legis*, che sarebbe certamente contrario ai più elementari principî del diritto attenersi in questo caso al significato strettamente letterale della espressione adoperata; la formula del rischio e pericolo secondo la intenzione del legislatore non può intendersi sancita

per denotare il distacco da ogni responsabilità riguardo alla cosa cui si riferisce per colui a favore del quale fu disposta; interpretarla in questo senso in riferimento al contratto in disamina che consiste nel trasportare a destinazione le merci consegnate, escludere assolutamente la responsabilità del vettore per le avarie e gli ammanchi verificati, anche quando non sussista rapporto di causalità tra le esigenze belliche e il fatto determinante il danno, significherebbe spogliare la convenzione di uno degli elementi che ne costituiscono l'essenza: l'obbligazione del locatore di opera; ma se quest'assurda concezione in diritto moderno non si deve accogliere, come non fu accolta nel diritto antico (Paolo non ammette vendita se il prezzo sia derisorio), è indubitabile per altro che la innovazione legislativa sia diretta a ridurre la responsabilità del vettore nei limiti giustificati dal grave onere che sopporta nelle attuali condizioni, in contemplazione cioè delle molteplici difficoltà dei trasporti cagionate dallo stato di guerra; talchè allo assunto rettamente enunciato dal patrocinio della pubblica amministrazione, questo supremo collegio aderisce: la formula adottata, « a tutto rischio e pericolo del mittente », vale non per eliminare come titolo di responsabilità una causa esclusivamente riferentesi all'operato di uno dei contraenti (colpa), ma si deve rapportare alla valutazione di una causa esterna permanente allo stato che può influire nel trasporto e contribuire nella valutazione in riferimento al vettore in favore del quale evidentemente la clausola fu disposta; questa, in altri termini, non esclude la responsabilità per colpa, ma ponendo i fatti in rapporto alle condizioni ambienti, toglie la possibilità di qualificare colposi certi atti, che in condizioni normali dovrebbero giudicarsi tali.

Ciò posto si rileva evidente l'errore della sentenza impugnata che non esita ad affermare come questo disaminato sia il caso ordinario della normale responsabilità regolata dal diritto comune quale cioè la configura il codice di commercio, fondandola sul receptum. Ed è notevole, che la Corte di appello intravide con esatto criterio il punto importante della controversia, dappoichè, seppe rilevare, che per la irresponsablità dei danni debba verificarsi il rapporto di causa ad effetto od il nesso di causalità tra le supreme esigenze militari e il danno diversamente sarebbe assurdo che dato l'attuale regime di disposizioni eccezionali dero-

ganti qualsiasi precedente legge, regolamento, istruzione e consuetudine l'Amministrazione delle ferrovie fosse in ogni caso irresponsabile della integrità della merce di cui ha accettato il trasporto; senonchè nel tradurre in applicazione questo giusto concetto direttivo, la Corte introdusse una distinzione limitando la deroga al rifiuto di eseguire il trasporto, alla sospensione, al ritardo anche enorme nella resa, distinzione non solo contraria alle espressioni adoperate nel R. D. ma anche alla positiva ragione alla quale è informato; di vero lo elemento oggettivo della difficoltà dei trasporti si deve configurare riferito a tutte le circostanze che, durante la mobilitazione la radunata e la guerra imposero il provvedimento legislativo di indole eccezionale, e non rapportare esclusivamente alla buona riuscita dei trasporti militari, l'*eadem ratio* concorre senza dubbio per le altre molteplici anomalie; scemata disponibilità di materiale, diminuito numero di personale, transito di comitive di operai destinati al fronte, sosta di truppe e di militari nelle stazioni e via dicendo; queste circostanze ed altre innumerevoli, com'è chiaro aumentano la difficoltà di servizio sempre in dipendenza della stessa causa, e possono giustificare, salvo valutazione in rapporto ai singoli casi, la custodia meno intensa, i disguidi nei trasbordi, confusione nello identificare le merci alla riconsegna e perfino la perdita della merce. Basta tener presente la finalità del decreto ispirato alla suprema lex cui è legata la salute della patria, per intendere la ragione giuridica, che legittima gli ampi poteri conferiti alle ferrovie, fino a consentire lo scarico a rischio e pericolo degli interessati senza obbligo di porre la merce al riparo e curarne la custodia, ad autorizzare il vettore (R. D. 25 giugno 1905) di dare ai privati quei qualsiasi veicoli che abbia disponibili, se e quando li abbia disponibili, ed anche se non adatti in normali condizioni di traffico al trasporto di quelle merci cui si vollero adibirli. Queste ed altre facoltà discrezionali rivelano chiaramente la *mens legis* ed è vano opporre, che quando le ferrovie, per non perdere i profitti derivanti dal trasporto, s'inducono ad eseguirlo, debbono sottostare agli obblighi che dalla legge comune sono imposti al vettore. L'argomento potrebbe aver valore in confronto ad un qualsiasi locatore di opera animato da uno scopo di lucro non in confronto dell'amministrazione di stato perchè si deve presumere

come nel decreto si presume, che, accettando il trasporto sia guidata dallo intendimento di conciliare l'interesse pubblico con quello dei singoli mittenti; se, per vero, le ferrovie anzichè dedicare tutta la propria efficienza ai trasporti militari sopperiscono anche agli scambi privati, deve intendersi che sieno mosse dal fine alto di non paralizzare il commercio, e di ciò fa d'uopo tener conto nel valutare la responsabilità; secondo i principii di ordine generale lo interesse del cittadino deve cedere di fronte a quello delle collettività; or se nell'alternativa di troncare i rapporti commerciali, ovvero di consentirli, le ferrovie continuano ad eseguire il trasporto per le merci, ove mai i singoli in qualche caso sopportino un danno, questo dev'essere valutato con un criterio improntato alle difficoltà del trasporto, e però, se la negligenza non appare anche nelle contingenze odierne colpevole, tale danno si considera trascurabile avuto riguardo al vantaggio arrecato alla collettività mediante i molti trasporti pervenuti esattamente a destinazione. Non presunzione adunque di responsabilità, a base del decreto di eccezione, ma presunzione di irresponsabilità delle ferrovie, *juris tantum,* cosicchè *è ammessa* la prova della colpa. E questa per effetto della clausola, che ne inverte l'onere, deve ritenersi a carico dell'attore, il quale richiede lo indennizzo che surroga la esecuzione del contratto. Le difficoltà provenienti dallo stato di guerra per le quali non concorre il carattere della imprevedibilità non possono qualificarsi forza maggiore o caso fortuito; quindi secondo il diritto comune accettando il trasporto il vettore dovrebbe rispondere di tutte le conseguenze dannose, anche nelle contingenze odierne; a questo provvede la clausola di assunzione del rischio e pericolo a carico del mittente; la sua domanda quindi è legittima se fondota sul presupposto che il rischio assunto per lo stato di guerra non si sia verificato, che non fu causa del danno e tale estremo deve provare esso attore stante la presunzione generica di irresponsabilità. Spetta all'autorità giudiziaria valutare caso per caso se consti il rapporto di causalità tra le esigenze belliche ed il fatto determinante l'avaria e lo ammanco.

Da ultimo giova avvertire che non valga ad indurre in contraria sentenza l'argomentazione del resistente, cioè che mancando una qualsiasi distinzione nella lettera *g* del decreto in cui vi è pure un ecc. comprensivo di qualsiasi trasporto e quindi anche

delle persone, sarebbe assurdo ammettere che la vita umana abbia formato oggetto di transazione; e che possa verificarsi il caso di irrisarcibilità del danno arrecato alla integrità personale; certo, sarebbe assurdo, ma essendosi la clausola riferita al mittente è intuitivo il concetto di una res che il medesimo consegna per il trasporto, epperò il disposto non concerne le persone; per queste la eccezione è limitata alla interruzione ed alla sospensione dei viaggi; la incolumità personale deve intendersi tutelata dalla legge secondo le norme comuni anche in tempo di guerra.

Riassumendo adunque i motivi enunciati, la sentenza si deve annullare giacchè la Corte di appello dominata dal concetto che la pubblica amministrazione intese propugnare la esenzione da ogni responsabilità, nel resistere a questa presupposta interpretazione del decreto incorse nello eccesso opposto non applicò la innovazione legislativa in tutto il suo contenuto essenziale e concluse valutando le prove offerte con criterio desunto dalla norma comune. Non compete al Supremo Collegio stabilire se nel caso attuale concorra la colpa del vettore, ma fissato nei sensi espressi il criterio giuridico direttivo deve rimandare la causa ad altra Corte, la quale avuto riguardo alle contingenze della guerra deciderà se, trattandosi di merce caricata dal mittente, sia in colpa il vettore per non avere osservata nella fornitura del carro il deperimento della vernice dell'imperiale, vizio non apparente dallo interno del carro riscontrato alla stazione di arrivo in buone condizioni, ed accettato dalla ditta speditrice. Che annullandosi la sentenza deve rinviarsi la causa per nuovo esame e per le spese ad altra Corte, ecc.

Errata-corrige

A pagina 435 del Bollettino ufficiale n. 34-1918, in fondo all'allegato n. 2 alla circolare n. 52(c) invece della dicitura « *da trattenersi dal bigliettario della stazione di partenza* » sostituire quella « *da conservarsi dal titolare durante il viaggio di andata e ritorno* ».

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

CONDIZIONI D'ABBONAMENTO

Per gli impiegati dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato e per gli avvocati delegati ferroviari . . . . L. **4.00**

Per le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti . . . . » **8.00**

Gli abbonamenti sono da pagarsi anticipatamente ad una stazione della rete o ad una cassa compartimentale e decorrono dal 1° gennaio di ciascun anno, non essendo ammessi per durata minore di un anno. Chi si abbona nel corso dell'anno riceve i numeri arretrati dell'annata.

La spedizione del bollettino viene fatta direttamente all'ufficio dell'abbonato pel tramite dell'ufficio compartimentale dal quale dipende. Si prega pertanto di comunicare al Servizio Segretariato ogni cambiamento di indirizzo, non assumendosi l'Amministrazione alcuna responsabilità per gli eventuali disguidi causati dalla mancanza di tale comunicazione.

Anno XI – N. 36

5 Settembre 1918

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

—

Parte prima. — Leggi e decreti:

Parte seconda. — Ordini generali, Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata*:

Roma, settembre 1918 — Tip. Nazionale Bertero di G. Guadagnini e C.

Parte terza. — Ordine di servizio e Circolari *di durata determinata*.

In appendice:

(*Per memoria*).

Parte quarta. — Giurisprudenza ferroviaria:

Decreto Luogotenenziale 28 *luglio* 1918, *n.* 1150, *concernente la inscrizione del piroscafo « Città di Bengasi » nella flotta appartenente alle ferrovie dello Stato* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

In virtù dei pieni poteri conferiti al Governo del Re con la legge 22 maggio 1915, n. 671;

Visto il R. decreto 4 maggio 1885, n. 3074, serie 3ª, che approva il regolamento per l'esecuzione della legge sulla contabilità generale dello Stato;

Vista la legge 5 aprile 1908, n. 111, integrata dal decreto Luogotenenziale 6 giugno 1915, n. 870;

Visti i contratti stipulati fra il ministro della marina e la Società anonima cantieri navali riuniti di Genova, in data 23 maggio 1916 e 8 febbraio 1917 per la costruzione e l'acquisto di un piroscafo denominato poi *Città di Bengasi;*

Ritenuta l'opportunità di far passare all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato la gestione del piroscafo suddetto, in deroga alle disposizioni di cui all'art. 188 del regolamento di contabilità generale dello Stato;

Udito il Consiglio dei ministri;

Su proposta del ministro segretario di Stato per le armi e munizioni, di concerto col ministro segretario di Stato pei trasporti marittimi e ferroviari, e con quello del tesoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 29 agosto 1918, n. 204.

Art. 1.

Il piroscafo *Città di Bengasi* sarà inscritto nella flotta appartenente alle ferrovie dello Stato, rimanendo il ministro per le armi e munizioni, nei rapporti col piroscafo medesimo, liberato da ogni onere, eccetto quello finanziario dipendente dai contratti conclusi con la Società costruttrice.

Art. 2.

Il passaggio del piroscafo menzionato nell'articolo precedente all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato avverrà gratuitamente.

Il presente decreto avrà effetto dalla data della sua pubblicazione.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 28 luglio 1918.

TOMASO DI SAVOIA

ORLANDO — ZUPELLI — VILLA — NITTI.

Visto, *Il Guardasigilli*: SACCHI.

DECRETO-LEGGE LUOGOTENENEZIALE 1° *agosto* 1918, *n.* 1134, *che dal 1° gennaio* 1919 *raddoppia la tassa di bollo da centesimi cinque per alcuni atti contemplati rispettivamente dal testo unico* 6 *gennaio* 1918, *n.* 135, *e dal decreto Luogotenenziale* 21 *aprile* 1918, *n.* 629- (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

Sulla proposta del ministro segretario di Stato per le finanze, di concerto col ministro del tesoro;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Articolo unico.

A far tempo dal 1° gennaio 1919, la tassa di bollo da centesimi cinque è raddoppiata:

a) per gli atti indicati nell'art. 43 della tariffa, alleg. A, al testo unico approvato con decreto 6 gennaio 1918, n. 135, rilasciati da uffici pubblici o che interessino le pubbliche amministrazioni e per gli atti indicati negli articoli 44, 45, 46, 52 lettera *i*), nonchè per gli atti indicati nell'art. 48, lettera *a*), e 173 della tariffa medesima quando riflettano pagamenti superiori a lire cento;

b) per gli atti indicati nell'articolo 1 della tariffa, allegato *B* al predetto testo unico quando siano emessi da esercenti

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 26 agosto 1918, n. 201.

aventi sede in un Comune di popolazione superiore ai 25.000 abitanti;

c) per gli atti indicati nell'art. 13 del decreto 21 aprile 1918, n. 629.

Il presente decreto sarà presentato al Parlamento per la sua conversione in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 1° agosto 1918.

TOMASO DI SAVOIA.

ORLANDO — MEDA — NITTI.

Visto, *Il Guardasigilli*: SACCHI.

DECRETO LUOGOTENENZIALE 18 *agosto* 1918, *che nomina un consigliere di amministrazione delle ferrovie dello Stato* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

Vista la legge 7 luglio 1907, n. 429, modificata col R. decreto 28 giugno 1912, n. 728, per l'ordinamento dell'esercizio di Stato delle ferrovie non concesse ad imprese private;

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 28 agosto 1918, n. 203.

Sentito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del ministro segretario di Stato per i trasporti marittimi e ferroviari;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Il sig. comm. avv. Ferdinando Bocca è nominato consigliere di amministrazione delle ferrovie dello Stato, con effetto dal 16 agosto 1918.

Il ministro proponente è incaricato della esecuzione del presente decreto.

Dato ad Agliè, addì 18 agosto 1918.

TOMASO DI SAVOIA

ORLANDO — VILLA.

ORDINANZA 22 *agosto* 1918 *del Commissariato generale per i combustibili nazionali, che disciplina l'uso della legna da ardere in rapporto degli altri combustibili* (1).

IL COMMISSARIO GENERALE
PER I COMBUSTIBILI NAZIONALI

Visti i decreti Luogotenenziali 7 gennaio 1917, n. 35, 22 febbraio 1917, n. 261, 26 aprile 1917, n. 696, 5 agosto 1917, n. 1215, e 24 febbraio 1918, n. 284;

Ritenuto che nei riguardi della conservazione del patrimonio boschivo e per la economia dei trasporti è necessario ridurre quanto maggiormente possibile il consumo della legna;

Che intanto nelle province nelle quali è più facile l'approvvigionamento di ligniti e torbe occorre sostituire tali combustibili

(1) Pubblicata nella *Gazzetta ufficiale* 27 agosto 1918, n. 202.

ed i relativi agglomerati alla legna quanto sia possibile in relazione alle attuali condizioni, disciplinando anche l'uso del coke e ferme restando le limitazioni già introdotte nell'uso del carbone vegetale;

Che parimente è opportuno cominciare a regolare la sostituzione delle ligniti e torbe al carbon fossile, curandone la razionale utilizzazione;

Intesa la commissione istituita con decreto Ministeriale del 12 dicembre 1916;

ORDINA:

Art. 1.

Salvo particolari autorizzazioni del commissario generale nelle provincie di Ancona, Arezzo, Benevento, Cagliari, Chieti, Firenze, Grosseto, Livorno, Lucca, Massa e Carrara, Perugia, Roma, Siena e nel circondario di Spezia ed in quelle altre località che saranno determinate per ordinanza, è fatto divieto dal 15 ottobre p. v., di adoperare legna se non nella misura indicata al seguente articolo:

a) per le ferrovie concesse all'industria privata e per le tramvie;

b) per i termosifoni destinati al riscaldamento centrale degli edifici e per le cucine economiche;

c) per le centrali termiche;

d) per gli stabilimenti industriali che non abbiano impianti di gassificazione o di distillazione della legna.

Art. 2.

Nelle Provincie di cui al precedente articolo, le ligniti, torbe od agglomerati debbono essere sostituiti:

a) all'uso della legna integralmente, salvo la quantità necessaria all'accensione in misura non superiore al decimo del consumo giornaliero quando viene usato anche carbone fossile, coke o sansa, od in proporzione giornaliera occorrente negli altri casi;

b) all'uso del carbone fossile o del coke in tutti i casi nei quali la sostituzione sia possibile in relazione alle attuali condizioni.

Resta a cura degli utenti introdurre negli apparati di combustione le modifiche eventualmente occcorrenti per tali sostituzioni.

Art. 3.

Gli esercenti di stabilimenti industriali che in relazione alle attuali condizioni ritengano di non poter sostituire nella misura prescritta l'uso delle ligniti, torba od agglomerati all'uso della legna, del carbon fossile, del coke o del carbon vegetale, debbono entro il 15 settembre p. v. presentare al Commissariato domanda motivata di autorizzazione corredandola di una descrizione sommaria dei propri impianti e depositando L. 200 per le spese di eventuale visita.

L'esercente è tenuto a prestarsi a proprie spese agli esperimenti che saranno eventualmente richiesti da delegati tecnici del Commissariato.

Art. 4.

Qualora la domanda di autorizzazione non sia accolta, l'esercente è tenuto ad adottare lignite, torba, od agglomerati nelle proporzioni stabilite e ad eseguire nei propri impianti le eventuali modifiche riconosciute necessarie dal commissario generale.

A ciascun esercente è assegnato un tipo costante di lignite o di torba.

Le determinazioni del commissario generale sulle domande di autorizzazione e sulle modifiche da introdursi negli impianti sono adottate in seguito al parere della Commissione tecnica per l'impiego dei combustibili nazionali.

Art. 5.

Gli utenti di caldaie a vapore, che in base alle presenti disposizioni debbono funzionare a lignite od a torba, sono tenuti a corrispondere al personale addetto alla condotta dei fuochi due

premi, l'uno per il maggiore lavoro richiesto e l'altro per la migliore utilizzazione dei combustibili stessi.

I premi potranno essere modificati o determinati di ufficio dal commissario generale.

Art. 6.

In qualunque provincia i nuovi impianti per la gassificazione o la distillazione della legna, delle ligniti, delle torbe e degli schisti debbono essere autorizzati dal Commissario generale in base alla presentazione dei relativi progetti, disegni e programma di esercizio.

Art. 7.

Salvo particolari autorizzazioni del commissario generale, a decorrere dal 15 ottobre p. v. per tutte le lavorazioni boschive delle provincie di Ancona, Arezzo, Benevento, Cagliari, Chieti, Firenze, Grosseto, Livorno, Lucca, Massa e Carrara, Perugia, Roma, Siena e nel circondario di Spezia, l'obbligo di provvedere alla carbonizzazione della legna nei casi e con le norme di cui all'art. 6 dell'ordinanza 5 dicembre 1917, pubblicata nella *Gazzetta ufficiale* in pari data, n. 286, è esteso ai due terzi della legna da ardere ricavabile.

Il commissario generale può assumere a proprio carico il carbone così ricavato, determinandone il prezzo, in confronto di quei committenti ed esercenti diretti di lavorazioni boschive i quali prima della scadenza del qui indicato termine dichiarino di voler cedere tale parte di produzione.

Art. 8.

A decorrere dal 1° ottobre, alle provincie per le quali è vietata l'importazione della legna da ardere, sono aggiunte quelle di Ancona, Benevento, Chieti, Firenze, Lucca, Massa e Carrara, Roma, Siena.

L'importazione della legna da ardere è anche vietata in circondario di Spezia.

Le autorizzazioni di importazione e le spedizioni di legna da ardere nell'interno delle provincie di cui all'art. 1° sono autorizate dal commissario generale, chiunque sia il mittente e qualunque sia il mezzo di trasporto prescelto, fatta eccezione per le spedizioni di legna dirette all'Intendenza generale dell'esercito ed ai Commissariati militari.

Le autorizzazioni sono accordate con le norme in uso per i trasporti di carbone vegetale.

Art. 9.

Gli esercenti di miniere e torbiere, poste nelle località di cui all'art. 1, non possono per qualsiasi causa, senza l'autorizzazione del commissario generale, pattuire per le forniture dirette, quando sieno consentite, prezzi superiori a quelli adottati nel mese di luglio u. s.

Art. 10.

Entro il 15 settembre p. v. gli utenti ed esercenti di cui all'art. 1 debbono:

a) far pervenire al Commissariato generale, nei consueti modi, le richieste di lignite, torba ed agglomerati occorrenti per quattro mesi;

b) denunciare al Commissariato la quantità di legna e di altri combustibili esistenti nei propri depositi.

Art. 11.

Per l'acquisto delle quantità di legna eccedenti quelle di cui è consentito l'uso hanno prelazione gli enti locali che provvedono all'approvvigionamento di combustibili per la città.

Art. 12.

Nelle città nelle quali è stabilità la tessera per il carbone vegetale, debbono essere costituiti depositi di legna da ardere presso gli stessi rivenditori di carbone vegetale od in altre località adatte a cura degli enti che provvedono all'approvvigionamento di combustibili per la popolazione.

In caso di eventuale momentanea mancanza di carbone la legna, tagliata in pezzi non più lunghi di venti centimetri, deve essere distribuita in ragione di tre chili per ogni chilogrammo di carbone segnato nella tessera.

Art. 13.

Il commissario generale a mezzo dei suoi incaricati, farà accertare l'adempimento delle disposizioni contenute nella presente ordinanza.

A tale scopo le persone delegate dal commissario generale hanno facoltà di accedere nei locali ove sono usati o depositati i combustibili e di procedervi a tutti gli accertamenti, constatazioni e misurazioni necessari per l'adempimento del loro mandato.

Art. 14.

Chiunque contravvenga ai divieti o non ottemperi agli obblighi imposti con la presente ordinanza è punito a norma delle vigenti disposizioni Luogotenenziali.

Roma, 22 agosto 1918.

Il commissario generale

DE VITO.

ORDINANZA 24 *agosto* 1918, *del Commissariato generale per i combustibili nazionali, per l'approvvigionamento del carbone vegetale in Roma* (1).

IL COMMISSARIO GENERALE
PER I COMBUSTIBILI NAZIONALI

Visti i decreti Luogotenenziali 24 febbraio 1918, n. 284, e l'art. 5 del decreto Luogotenenziale 3 gennaio 1918, n. 1.

Ritenuto che l'Annona di Roma ed il Commissariato hanno già in deposito nella città quantità tali di carbone vegetale da assicurare il consumo per oltre due mesi e quantità notevolissime in depositi vicini facilmente trasporabili;

Che dalle riversali ferroviarie e dalle bollette di dazio risultano introdotte in città nei mesi decorsi quantità notevoli di carbone in misura superiore al consumo;

Che in tale stato di cose non si può consentire la chiusura di rivendite di carbone;

Che d'altra parte volendo l'Annona ed il Commissariato essere soltanto in grado di supplire eventuali deficienze, è necessario determinare se e quali altre quantità di carbone occorre importare dai depositi vicini;

Che i produttori di carbone nella provincia di Roma coi memoriali presentati espongono di non avere i mezzi di trasporto:

ORDINA:

Art. 1.

A tutti i rivenditori di carbone vegetale in Roma è fatto precetto di prestazione d'opera personale, ed obbligo di tenere aperti i loro negozi secondo l'orario stabilito dal Comune.

(1) Pubblicata nella *Gazzetta ufficiale* 27 agosto 1918, n. 202.

Spetta soltanto all'Annona consentire la chiusura di quei negozi che in ogni rione risultino eventualmente eccedenti ai bisogni della popolazione.

I rivenditori che abbiano chiuso per mancanza di carbone debbono entro il 27 corrente farne denuncia all'Annona indicando il nome dei loro fornitori ordinari.

Parimenti i negozianti che comunque vengono a mancare di carbone debbono farne denuncia all'Annona entro il giorno stesso.

L'Annona ne comunicherà l'elenco al Commissariato, e quando ne sia il caso, provvederà al loro rifornimento previo il consueto deposito.

I negozi di rivendita non autorizzati alla sospensione dell'esercizio che per il 29 corrente non saranno aperti s'intendono sin da ora requisiti senz'altra formalità, con la sola riserva di determinare in seguito il canone d'uso per i locali, stigli ed attrezzi.

Tali negozi saranno gestiti a cura dell'Annona ed i relativi titolari, qualora manchino cause giustificative di impedimento, verranno arrestati e deferiti all'autorità giudiziaria.

Art. 2.

Tutti i negozianti, enti pubblici, stabilimenti e tutti i privati che per qualsiasi titolo e per qualsiasi uso hanno nella città di Roma e suburbio carbone vegetale in quantità superiore a tre quintali debbono entro il 29 corrente farne denuncia al Commissariato generale per i combustibili nazionali (Ufficio carbone vegetale, via della Mercede n. 96, piano 3°). Il carbone non denunciato è confiscato. A colui che fa le denuncie anche sotto segreto di ufficio è accordato un premio pari al 50 % dell'importo determinato dal Commissariato se è un privato, o pari al 20 % se agente della forza pubblica o delegato del Commissariato o dell'Annona.

Art. 3.

I produttori di carbone della Provincia di Roma sono tenuti a denunciare entro il 10 settembre p. v. le quantità di carbone

non trasportato, specificando in quali stazioni od in quali località si trovino e se abbiano bisogno di mezzi per il trasporto dai boschi o dai luoghi di deposito alle stazioni.

Il Commissariato invierà un proprio delegato per facilitare il trasporo ed all'occorrenza anche per provvedervi direttamente riservandosi di determinare caso per caso se le eventuali maggiori spese debbano andare in tutto od in parte a carico dei produttori o dei destinatari.

Art. 4.

A decorrere dal 1° settembre p. v. sono ammessi i trasporti di combustibili per conto di terzi nei servizi di navigazione settimanale da Montalto di Castro a Roma e bisettimanali da Poggio Mirteto a Roma.

Da tale data e fino a nuova disposizione, salvo speciale autorizzazione del commissario generale, è vietato il trasporto di legna, lignite e carbone vegetale per ferrovie dalle stazioni di Montalto di Castro, Corneto, Civitavecchia e Poggio Mirteto a Roma.

Chiunque ha legna o carbone da spedire da tali stazioni deve richiederne il carico al Commissariato.

Le maggiori spese in confronto di quelle pei trasporti ferroviari, determinate dal Commissariato generale, sono aggiunte ai prezzi di vendita e restano a carico dei compratori, qualunque siano le disposizioni dei relativi contratti.

Il prefetto della Provincia di Roma è incaricato della esecuzione della presente ordinanza.

Roma, addì 24 agosto 1918.

Il commissario generale
DE VITO.

COMUNICATO

Si rende noto al personale che, dalla sottoscrizione aperta dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, a favore delle famiglie bisognose dei cittadini chiamati alle armi per la guerra e della Croce rossa, è stata prelevata, per le erogazioni relative al mese di agosto 1918, la somma di L. 138,000, di cui L. 46,000, e cioè il terzo, sono state assegnate al signor presidente del Comitato centrale dell'Associazione italiana per la Croce rossa, previa detrazione di L. 2300 che si sono versate in parti uguali, al Comitato Nazionale ferrovieri per gli indumenti di lana ai soldati e al Comitato per i prigionieri di guerra; e L. 92,000, corrispondenti agli altri due terzi, sono state assegnate ai signori prefetti del Regno, proporzionalmente alle popolazioni delle Provincie, perchè provvedano a distribuirle fra i singoli Comitati locali seguendo analogo criterio.

Complessivamente è stata pertanto erogata, per il periodo dal luglio 1915 all'agosto 1918, la somma di L. 4,056,000.

Ordine di servizio N. 97. (P.).

Rappresentanza del personale.

In seguito alla rinuncia al mandato di Delegato della 2ª categoria per la circoscrizione di Genova da parte dell'Ispettore Capo sig. Claretto cav. ing. Luigi, si stabilisce, in applicazione dell'art. 24, ultimo capoverso, del Regolamento approvato con decreto ministeriale del 20 maggio 1911 che i funzionari della 2ª categoria appartenenti alla circoscrizione di Genova, per comunicare col proprio rappresentante, abbiano a rivolgersi al delegato della finitima circoscrizione di Torino, sig. Ferrero cav. ing. Ernesto, ispettore principale presso l'Officina Trazione di Torino.

Ordine di servizio N. 98. (P.).

Rappresentanza del personale.

In seguito all'assenza dal servizio del delegato della 5ª categoria per le circoscrizioni di Venezia e di Bologna e mancando altresì i relativi supplenti, si stabilisce, in applicazione dell'articolo 24, ultimo capoverso, del Regolamento approvato con decreto ministeriale del 20 maggio 1911, che gli agenti della 5ª categoria appartenenti alle circoscrizioni di Venezia e di Bologna, per comunicare col proprio rappresentante, abbiano a rivolgersi al delegato della circoscrizione di Firenze, sig. Tognetti Alberto, disegnatore pricipale presso il Servizio Trazione di Firenze.

Ordine di servizio N. 99. (M.).

Attivazione del nuovo fabbricato viaggiatori e cambiamento di nome della stazione di Vietri sul mare in quello di Vietri sul mare - Amalfi.

Dal giorno 11 febbraio 1918 è stato attivato il nuovo fabbricato viaggiatori della stazione di Vietri sul Mare alla progressiva km. 48 + 494.50 e a destra della linea Napoli-Potenza, cessando dalla stessa data il servizio nel vecchio fabbricato alla progressiva km. 48 + 416.50.

Inoltre a decorrere dal 10 settembre 1918 la stazione suddetta assumerà la nuova denominazione di Vietri sul Mare-Amalfi.

Di conseguenza, nel « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato » (Edizione giugno 1914) si dovrà a pag. 64 aggiungere al nome della stazione di Vietri sul Mare quello di Amalfi ed a pag. 97 ((tab. 109) modificare di conformità la denominazione della stazione ed aumentare

di un chilometro le distanze da Vietri sul Mare a Torre Annunziata Centrale, Torre Annunziata Marittima e Scafati.

Oltre alla modificazione del nome, nei prontuari manoscritti delle distanze chilometriche della stazione di Vietri sul Mare si dovranno aumentare di un chilometro le distanze per Marigliano, Ottaiano, San Giuseppe Vesuviano, Terzigno, Boscoreale, Torre Annunziata Centrale, Torre Annunziata Marittima, Torre Annunziata Porto, Scafati; nei prontuari manoscritti delle distanze chilometriche di ciascuna delle stazioni suddette si dovrà aumentare di un chilometro la distanza per Vietri sul Mare.

Le stesse modificazioni di denominazione devono apportarsi in tutte le pubblicazioni sulle quali figura il nome della stazione suddetta.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Ordine di servizio N. 100. (C. M.).

Sdoganamento delle merci dirette o provenienti dalla Francia ed oltre per il transito di Modane.

Allo scopo di aumentare la potenzialità del transito di Modane, sollevandolo da tutte quelle operazioni che possono farsi altrove, in seguito a disposizione dell'Intendenza generale dell'Esercito (Direzione dei trasporti), a sensi del Regio decreto 15 aprile 1915, N. 672, si sono stabiliti i provvedimenti, di cui in appresso, per quanto riflette l'eseguimento delle operazioni doganali dei trasporti di merci del pubblico diretti o provenienti dalla Francia ed oltre per il transito suddetto.

I provvedimenti stessi che, per quanto riflette il transito di Modane sostituiscono quelli pubblicati nella parte II, punto 1°, dell'Ordine di Servizio n. 26-1918 (Bollettino ufficiale n. 11 del 14 marzo 1918), avranno vigore dal giorno 23 *settembre 1918*.

PARTE PRIMA.

ESPORTAZIONE DALL'ITALIA PER LA FRANCIA.

1° — *Spedizioni a carro completo da località provviste di dogana competente.* — In questo caso le stazioni si rifiuteranno di accettare i trasporti se i mittenti non abbiano già provveduto, a loro cura e spese, alle operazioni doganali d'uscita. Le stazioni si assicureranno che siano stati apposti (qualora siano da applicarsi) i piombi doganali di controllo ai vagoni ed esigeranno la presentazione, assieme agli altri documenti, delle relative bollette di uscita.

Trattandosi di stabilimenti allacciati alla ferrovia, la detta operazione di uscita dovrà essere eseguita entro gli stabilimenti stessi.

In ambedue i casi il termine utile per la consegna della spedizione è aumentato di 24 ore.

2° — *Spedizioni a carro completo da località non provviste di competente dogana.* — In questo caso i mittenti potranno provvedere direttamente al compimento dell'operazione di sdoganamento facendo intervenire in stazione, o nello stabilimento, gli agenti della competente dogana più vicina; in questi casi il termine utile per la consegna della spedizione è aumentato di 36 ore.

Se a ciò non sarà stato provveduto, i trasporti saranno d'ufficio appoggiati per lo sdoganamento alla dogana di competenza, giusta l'unito prospetto (allegato *A*).

Resta bene inteso che in caso di necessità (interruzioni, ingombri e simili), l'amministrazione si riserva la facoltà di far sdoganare i trasporti in altre stazioni che non siano quelle preventivamente stabilite nel detto allegato *A*.

La stazione di partenza emetterà il foglio speciale di carico, mod. Ch 14, applicando ai carri ed ai documenti di trasporto le etichette mod. Ch 10 e Ch 13 (1), per meglio richiamare l'attenzione del personale dei treni sull'obbligo fattogli di trattenere il carro alla stazione in cui devesi eseguire lo sdoganamento.

(1) Veggansi articoli 91 e 92 del regolamento per il servizio doganale sulle ferrovie.

Quest'ultima chiederà l'intervento degli agenti di dogana in stazione, od introdurrà il carro in dogana, se questa è allacciata alla ferrovia, e ad operazione ultimata si assicurerà che siano apposti (qualora siano da applicarsi) i piombi doganali di controllo al carro e graverà il trasporto delle spese di dogana, di commissione e facchinaggio doganale (1), delle eventuali tasse di sosta, di spinta, e retrospinta, ecc., ed unirà ai documenti di trasporto la bolletta d'uscita rilasciata dalla dogana.

3° — *Spedizioni a dettaglio.* — Lo sdoganamento per uscita delle spedizioni a dettaglio sarà *fino a nuovo avviso* eseguito ad esclusiva cura della ferrovia presso la stazione di Modane.

4° — *Spedizioni tanto a vagone completo, che a dettaglio, da stazioni del tronco Torino-Bardonecchia, Torino esclusa, non provviste di dogana competente.* — I trasporti in partenza da stazioni del tronco Torino (esclusa) - Bussoleno (compresa) per i quali i mittenti non abbiano già provveduto alla operazione doganale di uscita in luogo, verranno appoggiati alla stazione di Susa per subirvi tale operazione a cura della ferrovia, gravandoli delle tasse di porto relative al maggior percorso Bussoleno-Susa e viceversa.

Invece i trasporti in partenza da stazioni del tronco Bussoleno (esclusa) - Bardonecchia (compresa) se non sdoganati in luogo a cura dei mittenti, lo saranno a Modane a cura della ferrovia.

Disposizione transitoria. — Al momento dell'andata in vigore del presente ordine di servizio, ben potranno esservi dei mittenti che abbiano già ottenute concessioni di esportazione valide per una determinata dogana interna che non sia quella di cui all'allegato *A*.

In tal caso i trasporti stessi saranno transitoriamente ammessi a subire l'operazione doganale nella località determinata sul permesso ministeriale d'esportazione e le stazioni mittenti restano autorizzate ad appoggiare colà il trasporto in deroga al prospetto allegato *A*.

(1) Calcolate in base alle tariffe 2 o 4 (pagine 170 e 172 del citato regolamento).

Se, invece, la concessione ministeriale fosse già stata rilasciata per la dogana di Modane, in tal caso la stazione mittente si dovrà far rilasciare il permesso d'esportazione per presentarlo alla dogana interna di competenza, di cui all'allegato *A*, per il compimento delle operazioni doganali a cura della ferrovia, avendo tutte le dogane già avuto dal Ministero delle finanze la autorizzazione alle operazioni di uscita anche se l'assegnazione è per la dogana di Modane.

Se si trattasse di concessione per partite di merci da spedirsi all'estero a riprese, la stazione mittente prenderà nota del permesso cumulativo per accettare i successivi trasporti senza nuova esibizione del tagliando.

PARTE SECONDA.

Importazione dalla Francia per l'Italia.

1° — L'operazione di sdoganamento per entrata delle merci destinate a stazioni del tronco Bardonecchia-Torino (esclusa Torino) sarà effettuata *sino a nuovo avviso* dall'agenzia doganale ferroviaria a Modane.

2° — Tutti gli altri trasporti saranno dalla agenzia stessa inoltrati con bolletta a cauzione su lista di carico alla stazione destinataria, se provvista di competente dogana, ed in caso contrario alla stazione più vicina e precedente quella destinataria, provvista di dogana competente.

Tutti i trasporti di merci eseguiti direttamente dalle autorità militari italiane od alleate e tutti quelli di interesse militare o diretti a stabilimenti governativi italiani od alleati, dietro accordi passati col Ministero delle finanze saranno sdoganati anche a Modane con un procedimento semplificato così da evitarne colà un prolungato stazionamento.

Avvertenza generale. — Si invitano le stazioni ad attenersi rigorosamente alle norme qui sopra impartite, specie per quanto riguarda le dogane dove i trasporti, a seconda delle rispettive provenienze, dovranno essere appoggiati per le relative operazioni di sdoganamento prestandosi a fornire al pubblico tutti quegli schiarimenti che assicurino il regolare svolgimento di questa parte di servizio. E poichè le concessioni di esportazione in deroga ai divieti portano sempre indicata la dogana ove le relative operazioni di uscita debbono essere eseguite, si raccomanda alle stazioni di assicurarsi, sempre prima di dar corso ai trasporti, che i relativi permessi portino indicata la dogana di rispettiva competenza, quale risulta, a seconda dei casi, dall'allegato *A*, salvo quanto è detto al titolo « Disposizione transitoria ».

Le stazioni, infine, avranno cura di emettere, nei casi prescritti dal punto secondo della prima parte del presente ordine di servizio, i documenti e le etichette volute al fine di evitare che i trasporti abbiano a giungere non sdoganati a Modane, per essere sfuggito sia al personale dei treni che a quello delle stazioni il vincolo doganale al quale i trasporti stessi sono ancora sottoposti.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 7, 11, 15, 18, 19, 20, 21 *e* 22.

Allegato A all'ordine di servizio N. 100-1918.

In relazione al punto 2° della parte prima dell'Ordine di servizio 100-1918, si stabilisce che per i trasporti a carro completo provenienti da località sprovviste di dogana competente ed in partenza da stazioni poste sulle linee o tronchi di linee appresso indicate, le relative operazioni di sdoganamento avranno luogo a cura *delle dogane più vicine, secondo il normale istradamento dei trasporti per la Francia, via Modane,* come dall'elenco seguente:

Num. d'ordine	STAZIONI E LINEE	DOGANE
1	Stazioni della Sicilia	Messina.
2	Stazioni continentali a sud ed est di Napoli ed a sud di Barletta, di Bari, di Brindisi e di Taranto.	Napoli, Barletta, Bari, Brindisi, Taranto.
3	Stazioni poste a nord di Barletta ed a nord ed est di Napoli.	Ancona, Roma.
4	Stazioni poste a nord ed est di Roma	Livorno, Firenze, Ancona.
5	Stazioni poste sulle linee Foligno-Falconara, Fabriano-Urbino, Albacina-Porto Civitanova e Falconara-Riccione.	Ancona, Rimini.
6	Stazioni poste sulle linee Vada-Colle S., Pisa-Empoli-Firenze, Pontassieve-Borgo S. L.-Faenza, Rimini-Bologna ed al nord delle medesime e sulle linee a nord ed est di Bologna.	Sezione doganale dei magazzini generali di Bologna e dogane di Spezia o di Genova.
7	Tutte le stazioni poste a nord e sulle linee di Ferrara-Rovigo-Monselice-Padova-Treviso, sulla linea Rovigo-Chioggia e sulle linee a nord di Bologna e di Pisa, escluse le stazioni del tronco Torino (esclusa)-Bardonecchia (compresa) e la stazione di **Susa.**	Spezia, Genova, Savona, Torino, Novara, Arona, Milano, Verona.

Ordine di servizio N. 101. (M. L.).

Trasformazione in stazione della fermata di Valle di Maddaloni.

(Ved. ordine di servizio n. 313-1909).

Dal giorno 25 luglio 1918 la fermata di Valle di Maddaloni della linea Foggia-Napoli, è stata trasformata in stazione coi seguenti impianti:

— F. V. alla progressiva km. 150 + 642,01, a destra nel senso da Foggia a Napoli.

— binari di corsa, due compresi fra le progressive km. 150 + 324 e km. 150 + 875, corrispondenti alle punte dei deviatoi estremi e della lunghezza utile di m. 458;

— segnali di protezione:

— lato Frasso Telesino Dugenta, semaforo di 1ª categoria a m. 114 dalla punta del corrispondente deviatoio estremo e preceduto a m. 460 dal relativo avviso.

— lato Maddaloni Superiore, semaforo di 1ª categoria a m. 195 dalla punta corrispondente deviatoio estremo e preceduto a m. 880 dal relativo avviso.

I detti segnali tanto di 1ª categoria che d'avviso si trovano a sinistra dei treni cui comandano;
ufficio telegrafico, incluso nei circuiti 5226 e 5469 con la chiamata VA.

I deviatoi estremi sono muniti di fermascambi F. S. gemelli e di dischetto indicativo.

Nessuna modificazione è stata introdotta nei servizi per il pubblico.

Circolare N. 54. (R.).

Proroga del ritiro della valuta divisionaria d'argento.

Il ritiro della valuta divisionaria d'argento di conio nazionale fissato, con decreto Luogotenenziale n. 413 del 24 marzo 1918, al 31 agosto stesso anno, (Circolare n. 30 (R) inserita nel Bollettino ufficiale n. 17 del 25 aprile) è stato nuovamente prorogato al 31 dicembre 1918, con decreto Luogotenenziale del 18 agosto c. a.

Per conseguenza, sino a tale termine le Stazioni e gli Uffici della rete potranno accettare negli incassi agli sportelli tale specie di valuta.

Il Direttore generale
R. DE CORNE'.

(VERDE).

Ordine di servizio N. 4[v] (M. T. C.).

Vendemmia 1918.

1. Disposizioni generali. — Per i trasporti inerenti alla prossima vendemmia dovranno essere osservate le disposizioni seguenti, nonchè le speciali prescrizioni che saranno diramate dalle Divisioni Movimento, per quanto può interessare singolarmente le rispettive circoscrizioni.

Agli effetti del presente Ordine di servizio, il periodo della vendemmia si inizia alle ore 0 del 1° settembre e si chiude alle ore 24 del 15 novembre.

2. Accettazione dei recipienti vuoti - Indirizzi - Marche. — I recipienti destinati al trasporto delle uve e del mosto dovranno essere in buona condizione e muniti di marche, numeri progressivi ed indirizzi, a tenore dell'articolo 95 delle tariffe.

Le marche consisteranno in almeno due lettere dell'alfabeto. Le marche ed i numeri dovranno essere bene appariscenti, in caratteri scolpiti o impressi in modo indelebile sulle pareti o sui fondi dei recipienti. Le marche vecchie dovranno, a cura dei mittenti, essere raschiate completamente, anzichè annullate con un tratto di pennello.

L'indirizzo dovrà essere solidamente applicato con colla o con chiodi sui recipienti di legno od attaccato a tavolette di legno o a pezzi di cuoio assicurati con robusta funicella ai recipienti di altro genere.

Le marche ed i numeri dovranno essere segnati con tutta precisione sui documenti di trasporto, sui quali dovrà essere altresì specificata la vera qualità dei recipienti, cioè se botti, barili, tinozze, tini, bigonce, ceste, cestoni, casse, ecc., esclusa quindi ogni indicazione generica.

Si dovranno sempre applicare ai colli trasportati a G. V. le prescritte etichette, avendo cura di togliere quelle che abbiano servito in precedenti viaggi.

Ad evitare che le etichette si distacchino durante il viaggio dovrà provvedersi perchè esse siano incollate con colla forte.

I recipienti vuoti saranno accettati soltanto in porto affrancato.

3. Chiusura delle botti e dei barili. — Le botti, i barili e gli altri recipienti contenenti mosto od uva pigiata con mosto non dovranno essere scoperchiati.

Saranno ammessi recipienti a pareti semplici, purchè non interamente riempiti e non completamente tappati, ma muniti di un cannello sporgente, ovvero di altri apparecchi (quali quelli delle Ditte Ottavi e Ugo Bessi) atti a dar sfogo ai gas derivanti dalla fermentazione.

4. Responsabilità - Dichiarazione di garanzia. — I trasporti vengono accettati, per quanto riflette la responsabilità dell'Amministrazione, sotto il regime dell'Ordine di servizio n. 66-1918.

Non potranno però in nessun caso essere attribuiti a colpa dell'Amministrazione i danni che possano derivare alla merce in dipendenza delle condizioni in cui la medesima si trova all'atto della spedizione o del modo col quale è stata caricata; epperciò lo speditore dovrà rilasciare le prescritte dichiarazioni di garanzia, così formulate:

« *Il sottoscritto esonera l'Amministrazione ferroviaria da ogni* « *responsabilità per mancanza o spandimento del contenuto dei* « *fusti, in causa di spostamento dei medesimi viaggianti aperti o* « *non completamente tappati* », ovvero « *per ogni danno, in caso* « *di spostamento o di urti al contenuto e ai recipienti caricati* « *i danni che per la stessa causa può subire il carro* », ovvero « *per* « *i danni che per la stessa causa può subire il carro* » ovvero « *per* « *mancanza o spandimento di liquido e per il danno ai recipienti* « *vuoti in seguito a spostamento o capovolgimento dei medesimi* « *viaggianti aperti o non completamente tappati e non caricati nor-* « *malmente, obbligandosi anche a rispondere in proprio pel danno* « *che potesse subire il carro* », ovvero « *pei danni che possano deri-* « *vare dal fatto che la merce è stata caricata bagnata di acqua pio-*

« vana o in condizioni di troppa maturanza, o di appassimento per « essere stata vendemmiata troppo tempo prima della spedizione o « per altre circostanze che risultassero all'atto della spedizione ».

5. Tenuta in evidenza del movimento dei trasporti vendemmiali. — Per tutta la durata della vendemmia, le stazioni dovranno tenere costantemente in evidenza l'esatto movimento dei carri di uva e mosto, e di recipienti vuoti, in partenza, in arrivo ed in transito, ed accertarsi, in fine di ogni giornata, che nessun trasporto vi si trovi in ritardo.

Qualora qualche carro risultasse in ritardo, le stazioni dovranno aver cura di inoltrarlo coi treni merci più rapidi e, occorrendo, anche coi treni viaggiatori, utilizzando la prestazione disponibile.

6. Domande e forniture dei carri. — Le domande di materiale dovranno essere limitate al quantitativo occorrente per il carico di un giorno; nè dovranno accettarsi, per uno stesso giorno, richieste dagli speditori per una quantità di carri superiore alla potenzialità dei binari di carico.

Non si dovrà esigere caparra per la domanda dei carri.

I trasporti inerenti alla vendemmia verranno considerati, nell'ordine di precedenza per la fornitura dei carri, di cui alla circolare gialla n. 15-1918 del Servizio Movimento, subito dopo i trasporti di « cereali e loro derivati ».

Le stazioni, nella fornitura dei carri, dovranno aver riguardo all'ordine di precedenza delle domande, in relazione al decreto Luogotenenziale 4 luglio 1918, n. 962, pubblicato nel Bollettino ufficiale n. 30.

Le stazioni vigileranno che non si verifichino illeciti accaparramenti di carri ed in casi di abusi ne informeranno prontamente la propria Divisione Movimento, la quale disporrà per l'eventuale denuncia all'autorità giudiziaria.

I trasporti di uva fresca in casse o ceste dovranno essere caricati in carri chiusi.

Quelli di mosto ed uva fresca o pigiata con mosto in botti,

tini, bigonce o navesse, sono ascritti alla categoria 7ª dell'Alleg. 9 alle Tariffe e come tali vanno caricati in carri aperti senza copertone.

Spetta allo speditore, oltre che ad utilizzare recipienti non scoperchiati, a provvedere, ove lo creda, che la merce sia protetta con copertone privato o con altro mezzo adatto.

Tuttavia saranno forniti anche carri chiusi o carri aperti con copertone quando se ne abbiano di disponibili.

Quando vengono utilizzati carri chiusi, si dovrà far presente allo speditore l'opportunità, nello stesso suo interesse, che i carri siano assicurati anche con piombi o con lucchetti proprii.

7. Uso dei carri-serbatoi privati. — Per i trasporti in carri-serbatoi privati, si richiamano le stazioni all'osservanza delle disposizioni contenute nel Regolamento pei carri privati pubblicato coll'Ordine di servizio n. 83-1908.

Il carico del serbatoio dovrà essere compiuto a cura e spese del mittente e fatto in modo continuo e contemporaneo per tutte le bocche di carico, usando tutti i mezzi adatti per sollecitarlo.

Le operazioni di carico dovranno essere compiute in un periodo di tempo non superiore a ore 12 lavorative decorrenti:

a) nelle stazioni di deposito dei serbatoi, dal momento in cui il carro sarà posto nel punto di carico a disposizione della Ditta speditrice;

b) nelle altre stazioni, dal momento in cui la Ditta interessata è stata avvisata dell'arrivo e della messa a disposizione del serbatoio.

Qualora il carico non sia ultimato entro il termine sopra indicato, come pure quando, ultimato il carico, i serbatoi sostassero per motivi attribuibili alle Ditte speditrici, sarà applicata una penalità di lire 1.00 per serbatoio e per ogni ora di ritardo.

Nel computo dei ritardi, dovranno trascurarsi quelli non eccedenti i 30 minuti; quelli invece che li oltrepassassero, saranno calcolati per un'ora.

Nel caso di giacenze superiori a due giorni, in luogo della pre-

detta penalità, saranno applicati i diritti di deposito o di sosta di cui all'art. 117 delle tariffe, quintuplicati a sensi dell'Ordine di servizio n. 318 inserito nel Bollettino ufficiale n. 48 del 2 dicembre 1915.

Qualora nel termine di 12 ore, come sopra stabilito, il carico del serbatoio non sia stato iniziato, sarà appplicata la tassa di L. 10.00 per serbatoio e per il primo giorno di ritardo e quella di L. 20.00 per ogni giorno successivo, come stabilisce l'ultimo alinea dell'art. 106 delle tariffe.

Per le giacenze dei serbatoi carichi nelle stazioni destinatarie, si applicheranno i diritti di sosta stabiliti dalle vigenti tariffe, pure quintuplicati dopo i primi due giorni di sosta.

Nel caso di spedizioni di mosti e uve pigiate, a prevenire la dispersione della merce per effetto dell'aumento di volume prodotto dalla fermentazione, il riempimento dei serbatoi dovrà essere limitato ai 5/6 della loro capacità.

Durante il periodo della vendemmia non potranno essere dislocati serbatoi privati per deposito temporaneo in località diversa dalla loro sede fissa di deposito, senza preventiva autorizzazione della Divisione Movimento da cui dipende la stazione alla quale i serbatoi dovrebbero essere inviati in deposito temporaneo.

Quando il dislocamento sia stato debitamente autorizzato, per la giacenza dei serbatoi vuoti sarà applicata la tassa di L. 0.50 per serbatoio e per giorno di sosta anzichè quella di L. 10 o di L. 20 di cui sopra.

8. Calzatoie speciali. — Per assicurare i fusti contenti mosto caricati a cura del personale di stazione, si dovranno impiegare le calzatoie speciali di cui all'Ordine di servizio n. 151-1912, attenendosi alle norme contenute nelle Circolari n. 53-1912 e n. 2-1914.

In relazione a quanto stabilisce la Circolare n. 19-1918, le calzatoie speciali potranno essere cedute al pubblico al prezzo di L. 0.50 (centesimi cinquanta) cadauna.

9. Carico di recipienti vuoti in carri chiusi. — In via eccezionale, qualora i recipienti vuoti destinati a stazioni poste nelle zone vinicole delle Puglie, vengano caricati in carri chiusi e non riesca possibile il carico di una spedizione in un solo carro, mentre

questa potrebbe essere contenuta tutta in un carro aperto, si dovranno impiegare due carri chiusi anche se utilizzati incompletamente. Per questi due carri dovranno compilarsi due distinte lettere di porto e due fogli di scorta; ma agli effetti della tassazione dovranno considerarsi come facenti parte di una stessa spedizione, e ciò allo scopo di permettere agli speditori di fruire dei prezzi della serie F della tariffa speciale N. 111 P. V.

Per norma delle stazioni e degli Uffici di controllo, si dovrà praticare la seguente annotazione sulla lettera di porto del secondo carro: « *Parte e complemento della spedizione n. . . . del . . . . . caricata nel carro* (serie e numero) ».

Sulla lettera di porto del primo carro si dovrà pure accennare alla parte di spedizione caricata nel secondo.

10. Trasporti di uva fresca in porto assegnato. — La tariffa speciale n. 50 e le eccezionali n. 901 e 905 a P. V. A., potranno essere applicate anche in porto assegnato ai trasporti di uva fresca eseguiti in servizio interno o cumulativo italiano, eccettuati quelli per determinate località del Veneto indicate dalla Divisione Movimento di Venezia.

Da tale concessione restano quindi esclusi i trasporti a G. V., quelli a P. V. ordinaria e quelli destinati all'estero, eccezione fatta per le spedizioni eseguite in base a concessione speciale.

11. Trasporti di uve in ceste e casse a carro completo. — Per facilitare i trasporti dell'uva fresca in ceste e casse ricolme e coperte con tela o con fronde, si concede che i mittenti, valendosi di cavalletti di legno, od altri attrezzi, dispongano le ceste e le casse a più piani nei carri.

Il mittente dovrà rilasciare dichiarazione di garanzia così concepita: « *Per i danni di ogni sorta derivabili alla merce per essere* « *le ceste* (*o le casse*) *caricate in modo anormale* ».

La tassa sarà computata sul peso complessivo dell'uva e degli attrezzi, in base alle tariffe generali o speciali vigenti per l'uva fresca.

Sui documenti di scorta si dovrà sempre riportare in modo chiaro e preciso la qualità e quantità degli attrezzi di carico di cui sopra, nonchè dei copertoni, tele e tende e degli altri oggetti

di proprietà dei mittenti, destinati a coprire e ad assicurare il carico.

I destinatari, all'arrivo dell'uva, dovranno ritirare gli attrezzi e potranno effettuarne la rispedizione gratuitamente senza limite di peso, a sensi dell'art. 115 delle tariffe, previa presentazione degli occorrenti documenti, a G. V.; le stazioni inscriveranno su questi l'annotazione: « *Attrezzi di ritorno della spedizione uva N. . . . del . . . . . da . . . . .* ».

12. Carico e scarico dei trasporti a tariffa speciale N. 103 P. V., serie B. — Le operazioni di carico e scarico dell'uva fresca o pigiata con mosto, spedita in tini, bigonce, navasse o in botti, sotto il regime della tariffa speciale N. 103 P. V., serie B, sono lasciate alle parti, verso deduzione della quota di diritto fisso di L. 0.50 per tonnellata ed operazione. Ciò in analogia a quanto è stabilito per l'uva fresca in ceste o casse.

Qualora, in questi casi, pel carico o per lo scarico si dovesse far uso della gru, perchè ritenuto necessario a giudizio dell'Amministrazione o perchè richiesto dalle parti, si applicheranno le tasse stabilite dall'art. 118 delle tariffe, ferme restando le disposizioni dell'art. 100 delle tariffe stesse.

13. Trasporti in collettame a G. V. — I trasporti in collettame di recipienti vuoti, uva fresca, mosto ed uva pigiata con mosto si accettano soltanto a G. V. senza limite di peso, nè di numero di spedizioni al giorno.

14. Trasporti a piccola velocità accelerata. — Come è detto al punto 6° dell'Ordine di servizio n. 103-1917, per i trasporti a P. V. A. non sono stabilite restrizioni.

15. Trasporti a piccola velocità. — Come risulta dalle eccezioni di cui al punto 3° dell'Ordine di servizio n. 103-1917, tutti i trasporti a carro completo a P. V. inerenti alla vendemmia possono essere effettuati anche per distanze superiori a 500 km., qualunque sia la tariffa applicata.

16. Tassa speciale per la sosta di carri carichi di uva. — Durante il periodo della vendemmia le spedizioni di uva a carro com-

pleto in arrivo alle stazioni delle ferrovie dello Stato, che dai destinatari non vengano svincolate e ritirate entro il termine prescritto dalle vigenti tariffe, sono soggette al pagamento del diritto di deposito o di sosta nella misura di L. 0.20 per ogni quintale di uva e per ciascun giorno (col minimo di L. 16 per carro e per giorno) per i primi due giorni di sosta.

Dopo i primi due giorni di giacenza saranno invece applicati i diritti di deposito o di sosta di cui all'art. 117 delle Tariffe, quintuplicati.

La stessa tassa è dovuta sul peso totale della spedizione, quando l'operazione di carico non sia stata compiuta entro i termini prescritti dalle tariffe.

Alle spedizioni di uva di cui sopra, non sono applicabili le disposizioni del comma *o*) dell'articolo 117 delle tariffe, eventualmente in vigore.

17. Manovre. — Stante l'obbligo di utilizzare i carri impiegati per i trasporti a carro completo a P. V. per l'intera portata o capacità, richiamasi l'attenzione delle stazioni sulla necessità che le manovre, e specialmente quelle a gravità, siano sempre eseguite con ogni cautela, allo scopo di evitare avarie di fusti e dispersioni di merce. Ricordasi inoltre il divieto assoluto di effettuare manovre a spinta quando trattisi di carri contenenti fusti pieni sovrapposti.

18. Sorveglianza sui trasporti. — Per la sorveglianza dei carri carichi di uve e mosti in composizione ai treni, si richiama la rigorosa osservanza delle prescrizioni contenute nella circolare gialla del Servizio Movimento n. 10 del 15 aprile 1916.

Un'attiva particolare vigilanza dovrà essere esercitata nelle stazioni di partenza, in quelle di transito o di ricomposizione delle condotte e dei treni.

19. Anormalità nei trasporti. — Qualora in arrivo sorgano contestazioni per avaria dipendente da ritardo o da altra causa, le stazioni destinatarie dovranno computare i termini di resa, tenendo conto degli aumenti stabiliti coll'Ordine di servizio n. 301-1915, modificato con quelli n. 47 e n. 66-1918, per accertare se sus-

sista effettivamente ritardo; quindi, siavi o no ritardo, dovranno sempre compilare il verbale di accertamento con l'intervento di periti abili dai quali, in seguito ad apposita interpellanza, si dovrà fare stabilire, ove non esista sulla lettera di porto dichiaraizone di garanzia, se l'uva presenti *segni di malattia* (*peronospera*), *di troppa maturanza, di bagnamento precedente al carico o di appassimento per essere stata vendemmiata troppo tempo prima della spedizione*. Il perito od i periti saranno anche chiamati a stabilire la data in cui l'avaria ebbe inizio e la susseguente sua progressività; la influenza che le circostanze e cause suaccennate possono avere avuto sull'avaria e se il ritardo, dato che sussista, senza il concorso di quelle cause, avrebbe da solo potuto determinare la avaria constatata, e, in un caso o nell'altro, in quale misura.

Si rammenta che il verbale non può essere impegnativo, ma che ha soltanto lo scopo di constatare i fatti, non quindi quello di liquidare indennità, il che è riservato agli Uffici superiori. Le stazioni perciò debbono astenersi dal fare apprezzamenti sulla minore o maggiore attendibilità delle pretese delle parti, e dall'assumere impegni circa l'ammontare e la liquidazione della indennità.

Qualora a destinazione si constatino avarie alle uve, spandimento di liquido per spostamento del carico (siano casse, ceste o fusti), si dovrà far tener presente ai periti che lo spostamento avvenne per il naturale scuotimento del carro, per le pendenze della linea, per le inevitabili scosse ed urti cui vanno soggetti i carri nelle molteplici manovre; fatti tutti inevitabili e inerenti al modo di trasporto e dei quali la ferrovia non può, nè deve rispondere.

Soltanto degli urti straordinari e colposi può essere chiamata a rispondere la ferrovia. Quindi, qualora dalle parti si vogliano attribuire le avarie ad urti, si dovrà fare specificare e constatare dal perito se esistono dati speciali di fatto e tali da dimostrare che gli urti stessi o le scosse escano da quelli ordinari e inevitabili, poichè non basta asserire, ma, in materia di colpa, occorre provarla in modo diretto e specifico.

In casi di avarie di qualunque natura, che rivestano speciale importanza per l'entità del danno o per altre particolari ragioni, le stazioni dovranno darne avviso telegrafico alla rispettiva Divisione Movimento, affinchè questa possa provvedere ai necessari accertamenti a mezzo di appositi funzionari.

20. Trasporti per la Francia e per la Svizzera. — I trasporti di uva, mosto e vino diretti all'estero potranno essere effettuati, oltre che con carri ordinari:

a) con carri serbatoio Mv di proprietà privata, inscritti nel parco veicoli F. S. e muniti di targa metallica con la scritta « *per esportazione* »;

b) con carri serbatoio inscritti in parchi esteri e inviati in Italia a prendere carico a norma delle relative tariffe internazionali.

Per tali trasporti le stazioni si atterranno alle relative disposizioni speciali in vigore all'atto della presentazione della merce.

Le stazioni dovranno poi sempre curare l'assoluta nettezza, sia esterna che interna, non solo di tutti i carri, ma anche dei recipienti e specialmente dei fusti, in modo che niuna particella di foglie, di terra o di altre sostanze imbrattanti rimanga aderente ai recipienti e alle pareti dei carri, perchè, in caso diverso, le Dogane di confine potrebbero respingere i trasporti, giusta le disposizioni relative ai provvedimenti contro la fillossera.

21. Spedizioni per e dagli scali di Milano. — La stazione di *Milano P. Ticinese* è ammessa a ricevere trasporti di uve fresche, uve pigiate e mosti, limitatamente alle provenienze dalle linee del Compartimento di Torino.

La stazione di *Milano Lambrate* viene esclusa dai trasporti di uva fresca, pigiata e mosto provenienti dalle linee sopracitate.

La stazione di *Milano P. G.* è ammessa a ricevere i soli trasporti a carro completo di mosto indirizzati alla Società dei magazzini generali ed alla Società Cooperativa ferroviaria suburbana di consumo, aventi entrambe binario di allacciamento colla stazione predetta.

La stazione di *Milano Centrale* è ammessa al ricevimento dei soli trasporti di uva fresca eseguiti, dietro richiesta dei mittenti, in base alle condizioni di tariffa, con treni diretti ed accelerati.

La stazione di *Milano Nuova Centrale* è ammessa a ricevere e ad eseguire i trasporti a G. V., a P. V. A. ed a P. V. O. di uva fresca, di uva pigiata e di mosto.

La stazione di *Milano S. Cristoforo* è ammessa a ricevere i trasporti a G. V., a P. V. A. ed a P. V. O. di uva fresca, di uva

pigiata e di mosto a carro completo, purchè diretti a stabilimenti raccordati colla stazione stessa.

La stazione di *Milano P. Romana* è ammessa a ricevere e ad eseguire i trasporti a G. V., a P. V. A. ed a P. V. O. di uva fresca, di uva pigiata e di mosto.

La stazione di *Milano P. Vittoria* è ammessa a ricevere e ad eseguire i trasporti a G. V. ed a P. V. A. di uva fresca, di uva pigiata e di mosto.

22. Abilitazione di Ofantino ai trasporti a P. V. A. ed a P. V. O. — Come risulta dai relativi richiami nel Prontuario generale delle distanze chilometriche (edizione giugno 1914), durante il periodo della campagna vinicola e non oltre il 31 ottobre, la stazione di Ofantino è ammessa ai trasporti di uva fresca, uva pigiata e mosto a P. V. A., ed ai trasporti in servizio interno e cumulativo italiano di uva pigiata e mosto a P. V. O., nonchè a ricevere trasporti a P. V. O. di recipienti vuoti destinati a trasportare prodotti vendemmiali.

23. Servizio a P. V. A. a Genova P. B. (Terralba). — Il servizio a P. V. A. per le uve e mosti in arrivo a Genova Piazza Brignole, dovrà essere disimpegnato allo scalo P. V. di Terralba anzichè allo scalo a G. V.

24. Servizio cumulativo con la Nord-Milano - Esclusione di Milano transito La Librera dai trasporti a G. V. ed a P. V. A. — Si richiama l'attenzione delle stazioni su quanto risulta a pag. 36 del Prontuario generale delle distanze chilometriche, circa la esclusione di *Milano transito La Librera* dai trasporti a G. V. e P. V. A., e si fa perciò loro assoluto divieto di accettare per questi trasporti domanda d'istradamento pel transito predetto.

Sui relativi documenti di trasporto, le stazioni dovranno esporre sempre, ed in caratteri ben chiari, il transito che le spedizioni devono seguire per passare sulle linee della Nord-Milano.

25. Cartellini, etichette, listini e mod. M-167. — Per facilitare il còmpito del personale di manovra e dei treni, pel sollecito inoltro dei trasporti a carro completo di uva e di mosto e nel con-

tempo per evitare disguidi ed affrettare il pareggio, nei casi di eventuali mancanze di documenti, si dovrà far uso dei cartellini mod. M-246*g* (*Uva*) e M-246*h* (*Mosto*) di cui al « Prospetto dei cartellini, delle etichette, ecc. », pubblicato coll'Ordine di servizio n. 38-1915.

Questi cartellini debbono essere applicati anche ai carri serbatoi carichi.

Pei carri serbatoi che viaggiano a vuoto, si dovrà far uso delle etichette mod. M-265.

Nell'interno di ogni carro chiuso od aperto, con o senza copertone, dovranno essere collocati, in un punto visibile ed assicurati ciascuno ad un recipiente, due cartellini speciali per identificare lo speditore e il destinatario dei relativi trasporti, come prescritto colla Circolare gialla n. 26-1917 del Servizio Movimento.

Le stazioni che si trovassero ad avere eccedente un carro senza la relativa contabilità, dovranno inoltrarlo a destinazione, con spedizione in servizio, in base alle indicazioni risultanti dai cartellini esterni del carro medesimo, o, mancando questi, in base a quelle risultanti dai cartellini posti nell'interno, avvertendone telegraficamente la stazione mittente, perchè possa provvedere allo immediato invio di un duplicato dei documenti di trasporto direttamente a quella destinataria.

Qualora si renda necessario lo spiombamento del carro, le stazioni che vi procedono dovranno non solo far risultare sul foglio di carico o di scorta il movimento dei piombi, ma dovranno anche indicarne chiaramente la causa, e qualora riscontrassero anormalità nel carico, procedere alla verifica del peso e della merce, redigendo la prima parte del processo verbale.

Sul margine superiore destro dei documenti di trasporto si dovranno applicare i listini mod. M-227*h* (*Uva*) o M-272*i* (*Mosto*).

Ai carri contenenti recipienti vuoti dovranno essere applicati i cartellini mod. M-246*m* (*Recipienti vuoti*).

Sui relativi documenti di trasporto dovrà ingommarsi il listino mod. M-272*n*.

Per i trasporti vendemmiali di cui il presente Ordine di servizio, esclusi quelli di uva da tavola, le stazioni restano esonerate dall'emissione del mod. M-167.

26. Classificazione dei trasporti provenienti dalle Puglie e dall'Emilia. — Allo scopo di assicurarne il regolare inoltro, in considerazione delle lunghe distanze che debbono percorrere, i carri di uva e mosto provenienti dalle Puglie e dall'Emilia vengono distinti, in relazione alla loro destinazione, nei gruppi seguenti:

1° *gruppo* — carri per oltre Foggia fino a Bologna; carri per oltre Bologna verso Bagni della Porretta e verso Poggio Renatico;

2° *gruppo* — carri per oltre Rimini verso Ferrara;

3° *gruppo* — carri per oltre Bologna fino a Parma, per oltre Bologna fino a Verona ed oltre (via Isola della Scala); carri per oltre Modena verso Mantova, per oltre Parma verso Spezia;

4° *gruppo* — carri per oltre Parma fino a Brescia compresa (via Piadena);

5ª *gruppo* — carri provenienti da Foggia e da stazioni al sud di Foggia per oltre Novi verso Alessandria ed oltre, verso Voghera fino a Rogoredo (esclusa) e fino a Piacenza (esclusa);

6° *gruppo* — carri per oltre Parma fino a Milano P. R.; carri per oltre Pavia verso Mortara;

7° *gruppo* — carri per oltre Milano P. Romana, esclusi quelli del gruppo 8°;

8° *gruppo* — carri per oltre Milano P. Garibaldi verso Chiasso ed oltre;

9° *gruppo* — carri per oltre Borgo S. Donnino verso Cremona, Treviglio, Bergamo, Lecco, per oltre Lecco fino a Chiavenna, Sondrio, Albate C. (esclusa), per oltre Bergamo fino a Seregno (esclusa), Monza (esclusa), per oltre Treviglio fino Ospitaletto B, e fino Milano Lambrate e Milano Nuova Centrale.

10° *gruppo* — carri provenienti da stazioni al nord di Foggia per oltre Piacenza verso Voghera.

Le stazioni mittenti dei trasporti dovranno applicare a ciascun lato del carro e sulle apposite tabelle, una etichetta col numero in cifre arabiche del gruppo assegnato al carro in relazione alla sua destinazione.

Queste etichette dovranno essere incollate solidamente essendo della massima importanza che esse non abbiano a distaccarsi e di evitare che per effetto della loro mancanza i carri debbano essere scartati ai transiti.

Le stazioni di Foggia e Faenza dovranno applicare le etichette eventualmente mancanti e farne rapporto alla propria Divisione Movimento.

Per rendere più sollecita e sicura la scelta di tali numeri, il personale sarà munito di un libretto tascabile, nel quale sono elencate in ordine alfabetico le stazioni comprese nei dieci gruppi precitati, coll'indicazione, in corrispondenza al nome di ciascuna località, del numero del gruppo alla medesima assegnato.

27. Trasporti da e per le stazioni al sud di Brindisi. — Per il concentramento a Brindisi dei trasporti di uve e mosti provenienti da stazioni della linea Brindisi-Gallipoli, dalle ferrovie Salentine e dalla stazione di Mesagne, dovranno dalla Divisione Movimento di Bari essere stabiliti i treni facoltativi con i quali, di preferenza, i trasporti stessi debbono inoltrarsi.

28. Condotte. — Per regolare i trasporti delle uve e dei mosti e quelli dei carri vuoti e dei recipienti vuoti sulle linee sulle quali si addensano in maggior quantità i trasporti vendemmiali, sono istituite speciali condotte normali ascendenti e discendenti coi treni e secondo gli itinerari risultanti da apposito fascicolo tascabile che verrà distribuito a tutto il personale interessato.

Le condotte stesse sono specializzate per l'inoltro dei trasporti anzidetti, e perciò non debbono essere mai utilizzate promiscuamente con altri trasporti.

Qualora, nel periodo della campagna vendemmiale, le stazioni dovessero utilizzare eccezionalmente i treni delle condotte per l'inoltro di altri trasporti, dovranno avvisarne le stazioni capotronco interessate e le rispettive Divisioni Movimento.

Per contro, le stazioni dovranno astenersi dall'utilizzare i treni ordinari pei trasporti vendemmiali pei quali sono stabilite le apposite condotte.

29. Condotte normali ascendenti da Brindisi. — In partenza da Brindisi sono istituite quattro condotte normali dirette a Fog-

gia, contraddistinte coi numeri 2, 4, 6, 8, aventi tutte una forza disponibile di 820 tonnellate.

Queste condotte non sono vincolate ad alcuna condizione di composizione.

30. CONDOTTE NORMALI ASCENDENTI DA FOGGIA. — In partenza da Foggia vengono stabilite le cinque condotte seguenti:

Condotte N. 12 e 16 per Faenza.
» » 10 e 14 per Milano P. Sempione.

Queste condotte hanno una forza di trazione disponibile di 900 tonnellate sull'intero loro percorso e debbono essere composte in modo che i carri si trovino regolarmente raggruppati in relazione ai numeri che sono loro applicati.

Le condotte n. 10 e 14 dovranno trasportare soltanto carri dei gruppi 6, 7, 8. Una di tali condotte potrà però essere completata con carri del gruppo 9 purchè questi ultimi siano ubicati in modo da essere distaccati a Parma od a Borgo S. Donnino con una sola manovra. Anche i carri del gruppo 5 potranno essere utilizzati per completare la prestazione di una di tali condotte purchè il gruppo stesso venga ubicato in modo che possa essere distaccato con una sola manovra.

Condotta N. 50 per Novi S. Bovo, via Caserta, Roma, Sampierdarena.

Questa condotta non dovrà avere un peso lordo superiore alle 450 tonnellate; sarà composta di carri del gruppo 5 e potrà, ove del caso, essere completata con carri dei gruppi 7, 8.

I carri che la compongono, da Novi S. Bovo, proseguiranno a destino coi treni merci più diretti.

Per evitare che, all'inizio della campagna vinicola, i carri di trasporti vendemmiali giungano a Faenza alla spicciolata, la stazione di Foggia potrà trattenere i carri stessi fino a 48 ore per formare, anche a giorni alternati, una delle condotte stabilite.

Non appena l'entità dei trasporti lo consenta, la stazione di Foggia dovrà provvedere alla effettuazione delle condotte 10 e 14; dette condotte dovranno effettuarsi in precedenza alle altre destinate a Faenza.

La condotta N. 50 potrà effettuarsi soltanto quando riman-

gano trasporti che ne giustifichino l'effettuazione dopo la formazione completa delle condotte 10-14-12-16.

I carri di trasporti vendemmiali in arrivo a Castellammare Adriatico dalle stazioni al nord di Foggia e dalla linea di Sulmona, dovranno da Castellammare Adriatico essere riuniti per gruppi di almeno 10 carri ed inoltrati con i treni merci ordinari od anche con le condotte stabilite qualora abbiano prestazione disponibile. La stazione di Castellammare Adriatico potrà trattenere i carri stessi anche 24 ore qualora possa formare apposito treno.

Le stazioni intermedie della tratta da Foggia a Rimini che aggiungono carri alle condotte debbono ubicarli nei gruppi stabiliti ed ogni infrazione verrà rigorosamente punita.

31. Condotte normali ascendenti da Faenza. — Coi carri di trasporti vendemmiali in arrivo dalla linea Foggia-Ancona la stazione di Faenza provvederà all'effettuazione delle condotte seguenti:

Condotta N. 18 per Milano P. Sempione (carri dei gruppi 6, 7, 8, distinti per gruppi).
» » 20 per Bergamo, via Borgo S. Donnino-Cremona-Treviglio (carri del gruppo 9).

L'inoltro dei carri dei gruppi 3, 4, 5 e 10 verrà effettuato con i treni merci ordinari e straordinari da stabilirsi dalla Divisione Movimento di Bologna.

La condotta N. 18, dovrà essere utilizzata fino alla forza disponibile di 900 tonnellate; non dovrà però avere una composizione superiore ai 45 veicoli.

32. Condotte normali ascendenti da Reggio Emilia. — In partenza da Reggio Emilia sono istituite le 5 condotte seguenti:

Condotta N. 22 per Milano P. S. (carri dei gruppi 6, 7, 8, distinti per gruppi).
» » 24 per Milano P. Sempione (carri dei gruppi 6, 7, 8, distinti per gruppi).
» » 26 per Bergamo, via Borgo S. Donnino-Cremona-Treviglio (carri del gruppo 9).

Condotta N. 28 (come le condotte N. 22 e 24).
» » 30 per Alessandria, via Piacenza-Voghera (carri del gruppo 10).

Le condotte 22, 24 e 28 avranno una forza disponibile di trazione di 900 tonn.; non dovranno però avere una composizione superiore ai 45 veicoli.

33. Trasporti da Rubiera. — La stazione di Rubiera, in base alle disposizioni particolari che riceverà dallaDivisione Movimento di Bologna, appoggierà di massima a Reggio Emilia per la ricomposizione, i propri carri di uva e mosto diretti verso Parma, ovvero formerà treni che da Reggio Emilia possano proseguire senza altro coll'orario e colle funzioni assegnate alle condotte che hanno origine da quest'ultima stazione, quando ciò fosse giustificato dalla entità e dalla destinazione dei trasporti.

34. Condotte normali ascendenti da Carpi, da Rolo-Novi, da Suzzara e da Modena. — Per l'inoltro dei trasporti provenienti dalle stazioni di Suzzara, Gonzaga-Reggiolo, Rolo-Novi, Carpi e Modena sono istituite le 5 seguenti condotte:

Condotta N. 32 da Carpi per Milano P. Sempione, via Modena-Piacenza (carri dei gruppi 6, 7, 8, 10).
» » 34 da Carpi per Bergamo, via Modena-Parma-Borgo S. Donnino-Cremona-Treviglio (carri dei gruppi 9 e 4, esclusa Brescia).
» » 36 da Rolo-Novi a Milano P. Sempione, via Modena-Piacenza (carri dei gruppi 4, esclusa Brescia, 6, 7, 8, 9, 10).
» » 38 da Suzzara a Milano P. Sempione, via Modena-Piacenza (carri dei gruppi 4, esclusa Brescia, 6, 7, 8, 9, 10).
» » 40 da Modena a Milano P. Sempione, via Piacenza (carri dei gruppi 4, esclusa Brescia, 6, 7, 8, 9, 10).

I carri dei gruppi 9 e 10 viaggianti colle condotte 32, 34, 36, 38 e 40 saranno trattenuti rispettivamente a Borgo S. Donnino, a Piacenza e fatti proseguire a destino colle condotte 26, 30.

I carri del gruppo 4 viaggianti con le condotte sopra indicate verranno trattenuti a Parma e fatti proseguire con i treni merci ordinari.

I carri per Brescia (loco) da escludersi dalle condotte 34, 36, 38 e 40 verranno istradati per la via Modena-Verona con i treni merci ordinari.

35. Condotte normali discendenti. — Per l'invio verso le Puglie del materiale vuoto e dei recipienti vuoti destinati a prendere carico di uve e di mosti si istituiscono le seguenti condotte:

Condotta N. 1 da Milano P. Sempione a Napoli (via Bologna-Falconara Marittima-Orte).
» » 3 da Ferrara a Foggia
» » 5 da Ferrara a Foggia (via Rimini).
» » 7 da Ferrara a Foggia

Al proseguimento del materiale vuoto oltre Foggia, provvederà la Divisione di Bari coi treni più convenienti.

I carri serbatoi vuoti che viaggiano con le condotte discendenti 1, 3, 5, 7 dovranno essere trattenuti dalla stazione di Falconara Marittima che li inoltrerà su Foggia possibilmente con apposito treno e ad ogni modo raggruppati con le condotte stabilite.

36. Ritardo dei treni delle condotte. — Allorquando una condotta viaggia con un ritardo tale che possa perturbare l'andamento degli altri treni, dovrà essere soppressa dalla prima stazione capo-tronco che incontra e fatta proseguire coll'orario di una condotta susseguente.

37. Trasporti vendemmiali dal Piemonte. — Per regolare l'andamento dei trasporti vendemmiali sulle linee Alessandria-Bra, Alessandria-Acqui, Alessandria-Casale, Ovada-Acqui-Asti, Castagnole-Asti-Casale, Novi-Tortona-Castel S. Giovanni, le Divisioni Movimento interessate, previ accordi fra loro e colle Divisioni Trazione, dirameranno alle dipendenti stazioni le necessarie istruzioni di dettaglio.

I trasporti provenienti dalle stazioni di Calamandrana, Canelli, S. Stefano Belbo, Costigliole d'Asti, Castagnole Lanze, Neive

e diretti a Torino ed oltre seguiranno la via di Bra, anzichè quella di Asti.

Quelli provenienti da Asti loco e transito e diretti a Cavallermaggiore ed oltre verso Cuneo, seguiranno la via di Trofarello-Carmagnola, anzichè quella di Castagnole-Bra.

Quelli provenienti dalle stazioni di Nizza M., Alice Belcolle e Mombaruzzo, diretti a Mortara ed oltre, verso Milano ed oltre Casale M. verso Vercelli, seguiranno la via di Nizza M.-Asti-Casale M.-Mortara.

La stazione di Nizza Monf. tratterrà i carri provenienti dalle stazioni da Alba a Calamandrana e diretti alle località sopra citate fino a completare le prestazioni disponibili dei treni che effettua su Asti; i restanti carri proseguiranno per la via anormale di Alessandria.

Per l'inoltro dei trasporti verso Asti, Casale M., Mortara viene istituita la condotta N. 48 da Nizza M. a Milano P. R., la quale a Casale M. ed a Mortara troverà immediato proseguimento pei carri diretti verso Vercelli e verso Novara.

I carri che eccedessero la portata della condotta N. 48 dovranno essere appoggiati ad Alessandria.

Quelli provenienti da stazioni delle linee Bra-Cantalupo e Strevi-Cantalupo e diretti alle stazioni della linea Novi-Sampierdarena ed oltre, dovranno seguire la via di Alessandria.

Quelli provenienti da Casteggio e da S. Giuletta e diretti a Pavia ed oltre dovranno seguire la via di Voghera, anzichè quella di Broni-Bressana Bottarone.

Pel rifornimento di carri vuoti sono istituite due condotte, N. 15 e 17, in partenza da Milano P. Sempione destinate l'una a Nizza M. (via Mortara-Casale M.-Asti), l'altra ad Alessandria (via Mortara-Torreberetti).

38. Condotte deviate da effettuarsi a sollievo della linea Milano-Piacenza ed in caso di interruzione delle linee litoranee. — Nel fascicolo degli itinerari delle condotte vennero previsti i seguenti casi di deviazione delle condotte normali per i quali dovranno osservarsi le norme cui appresso.

I. *Condotte ascendenti.*

a) Deviazione a sollievo della linea Milano-Piacenza. — Le divisioni di Bologna e Milano prenderanno, ove se ne manifesti la necessità, preventivi accordi per deviare sulla linea Borgo S. Donnino-Cremona-Treviglio le condotte normali ascendenti N. 10, 14, 18, 22, 24, 28, 32, 36, 38, 40 ed in tal caso dovranno essere osservati gli itinerari stabiliti per le condotte deviate 10-*bis*, 14-*bis*, 18-*bis*, 22-*bis*, 24-*bis*, 28-*bis*, 32-*bis*, 36-*bis*, 38-*bis*, 40-*bis*.

b) Interruzione al sud di Foggia. — La Divisione di Bari, a seconda del punto in cui si determinerà l'interruzione, provvederà a riportare i trasporti a Foggia seguendo gli istradamenti di: Taranto-Bari; ovvero Taranto-Gioia del Colle-Spinazzola-Barletta; ovvero Taranto-Gioia del Colle-Spinazzola-Rocchetta-Foggia; ovvero Taranto-Metaponto-Potenza-Rocchetta-Foggia.

La Divisione di Bari, ove lo ritenga opportuno, potrà però istradare sulla Potenza-Salerno-Mercato S. Severino-Cancello-Caserta i carri del gruppo 5 ed eventualmente dei gruppi 7 ed 8 che dovrebbero costituire la condotta normale ascendente N. 50, e che da Caserta proseguirebbero su Novi coll'orario della condotta stessa.

I treni deviati sulle precitate linee non dovranno avere un peso superiore alle 450 tonnellate e non saranno vincolati ad alcuna condizione circa il raggruppamento dei carri.

c) Interruzione al nord di Foggia fino a Falconara M. — Si effettueranno da Foggia 4 condotte, N. 102, 104, 106, 108, del peso lordo di tonnellate 640 ciascuna, sulla linea Benevento-Caserta-Cassino-Roma.

Da Roma proseguiranno su Faenza per la via di Orte-Terni-Foligno-Falconara M.

d) Interruzione al nord di Falconara M. — Si effettueranno da Ancona 4 condotte, N. 110, 112, 114 e 116, del peso lordo di 420 tonnellate ciascuna, sulla linea Foligno-Terontola-Pontassieve.

Di queste quattro condotte:

la 114 proseguirà su Milano P. Sempione, via B. S. Lorenzo-Faenza-Bologna-Parma;

la 110 proseguirà su Milano P. Sempione, via Firenze C. M. Pistoia-Bologna-Parma;

la 112 proseguirà su Milano P. Sempione, via Firenze C. M.-Pisa-Sarzana-Fornovo-Borgo S. Donnino-Piacenza;

la 116 proseguirà su Novi S. Bovo, via Firenze C. M.-Pisa-Spezia-Sampierdarena.

Quest'ultima dovrà essere composta con carri del gruppo 5 ed eventualmente completata con carri dei gruppi 7 e 8.

e) *Interruzione contemporanea fra Brindisi e Foggia e tra Foggia e Ancona.* — Si effettueranno quattro condotte, N. 118, 120, 122 e 124, sulla linea Brindisi-Metaponto-Cancello-Caserta, le quali proseguiranno da Caserta su Roma con l'orario delle condotte 106, 108, 102, 104, contemplate nel caso sub c) che hanno origine da Foggia e che sono dirette a Faenza, via Orte-Terni-Foligno-Falconara M.

La Divisione di Bari provvederà nel modo più opportuno per portare i trasporti vendemmiali delle proprie stazioni sulla via seguita dalle precitate 4 condotte da Brindisi, e qualora ne ravvisi la convenienza, potrà prendere accordi colle Ferrovie Salentine per deviare una parte dei trasporti di cui si tratta, direttamente su Francavilla Fontana, a sollievo di Brindisi.

f) *Interruzione della linea Spezia-Genova.* — La condotta ordinaria N. 50, in partenza da Foggia per Novi S. B., sarà deviata sulla linea Sarzana-Parma-Piacenza-Voghera e destinata ad Alessandria pel riordino (condotta N. 126).

II. *Condotte discendenti.*

Nei casi di interruzione della linea adriatica, per l'inoltro del materiale vuoto si stabiliscono due condotte discendenti, N. 101-103, da Milano P. Sempione a Foggia, via Parma-Sarzana-Pisa-Roma-Caserta-Benevento.

39. Statistica dei trasporti vendemmiali — Per poter seguire l'andamento dei trasporti vendemmiali, le stazioni dovranno compilare le statistiche seguenti:

a) *Statistica giornaliera* dei carri, distinti per tipo, caricati con recipienti vuoti, uva, uva pigiata, mosto, vino e vinacce.

Per questa statistica le stazioni faranno uso di appositi listini conformi al modello allegato, che rimetteranno ogni sera alla

rispettiva Divisione Movimento, la quale, a sua volta, ne riepilogherà subito i dati su apposito prospetto, che dovrà essere spedito giornalmente al Servizio Movimento.

b) *Statistica complessiva* dei carri carichi di recipienti vuoti, uva, uva pigiata, mosto, vino e vinacce, giornalmente arrivati e partiti, distintamente per stazioni di provenienza e di destinazione.

Per la compilazione di questa statistica le stazioni faranno uso dei moduli M.195 (foglio doppio) o M. 195ª (foglio semplice) a seconda dell'entità dei trasporti da registrare.

I moduli così compilati dovranno essere inviati, *a campagna ultimata,* alla rispettiva Divisione Movimento, la quale, presane visione, li trasmetterà al Servizio Movimento riuniti per stazioni ed in ordine cronologico, insieme ad una *relazione dettagliata sull'andamento dei trasporti vendemmiali*.

Non sono da comprendersi nelle statistiche di cui ai punti *a*) e *b*) i carri in transito, fatta eccezione per quelli ricevuti da altre Ferrovie o consegnati ad altre Ferrovie che dovranno essere compresi nelle statistiche delle stazioni F. S. a contatto, le quali li considereranno come carico o scarico locale.

Le statistiche dovranno essere compilate per il periodo dal 1° settembre al 31 ottobre da tutte le stazioni dei Compartimenti di Torino, Milano, Venezia, Genova, Firenze, Ancona, Roma, Napoli, Reggio C., Palermo; per il periodo dal 1° settembre al 15 novembre da quelle del Compartimento di Bologna e per il periodo dal 1° settembre al 30 novembre da quelle del Compartimento di Bari.

I prospetti mod. M-195 ed M-195ª saranno forniti dal Servizio Movimento.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 7, 9, 11, 15, 18, 19, 20, 21 *e* 22 *ed ai Controllori del materiale.*

Il Direttore generale
R. DE CORNÈ.

Allegato all'Ordine di servizio N. 47 –1918.

FERROVIE DELLO STATO

Stazione di ....

Alla Divisione Movimento

di ....

Carri utilizzati per trasporti vendemmiali.

GIORNO	Carri caricati di uva, uva pigiata, mosto, vino e vinacce					Carri caricati di recipienti vuoti		
	serbatoi		coperti	scoperti	TOTALE	coperti	scoperti	TOTALE
	F. S.	di altre ferrovie e di privati						

.... 1918

Il Capo stazione

....

SENTENZE

Danni da opere interessanti un corso di acqua pubblica - Azione di indennizzo - Improponibilità in sede giudiziaria - Competenza del Tribunale delle acque pubbliche.

L'autorità giudiziaria è incompetente a conoscere dei danni, che si attribuiscono ad opere (nel caso deciso trattavasi di un ponte) interessanti l'alveo e le sponde di un corso d'acqua demaniale, dovendo la relativa azione essere istituita avanti il Tribunale delle acque pubbliche ai sensi del combinato disposto degli articoli 35-*f del D. L.* 20 *novembre* 1916, *n.* 1664 *e* 124 *della legge sui LL. PP.* 20 *marzo* 1865, *n.* 2248.

La competenza di questa speciale giurisdizione si riferisce non solo alle azioni di danno, connesse con una delle controversie elencate nelle lettere precedenti di detto articolo 35, *ma anche a quelle dipendenti da una qualunque delle disposizioni, date dall'autorità amministrativa a termini dell'art.* 124 *sovracitato. —*

Nè vale distinguere tra opere, preordinate al buon regime delle acque ed opere che, come la costruzione di un ponte, abbiano scopi diversi, determinando sì le une, come le altre, quando agiscano come causa di danno, la competenza speciale.

E neppure è ammissible la distinzione tra opere eseguite da terzi ed opere eseguite dalla pubblica Amministrazione, in difetto di qualsiasi clausola limitatrice risultante dalla legge organica che possa giustificarla.

CORTE DI APPELLO DI GENOVA (2ª Sezione) — sentenza 5, 16 luglio 1918 (*Est.* Tortora) — Consorzi del Marzo, del Trebbiano, Magra — contro Ferrovie Stato e Provincia di Genova.

Omissis. — La suprema tutela sulle acque pubbliche e la ispezione sui relativi lavori è affidata al Governo (art. 91 legge sui lavori pubblici 20 marzo 1865 n. 2248) e spetta esclusivamente

all'autorità amministrativa, lo statuire e provvedere, anche in caso di contestazione, sulle opere che nociuono al buon regime delle acque medesime, ed in genere su ogni altra opera qualunque fatta entro gli alvei o contro le sponde (art. 124 detta legge). È dunque vietato in modo assoluto alla autorità giudiziaria di interloquire nelle questioni che sorgono circa la costruzione di opere nei torrenti e nei fiumi, e soltanto in via di eccezione, e quando la stessa autorità amministrativa abbia riconosciuto l'opera dannosa, la autorità giudiziaria è competente a pronunciare sulla indennità che può essere reclamata per danno cagionato dall'opera eseguita, senza poter mai, neanche in questo caso, discutere le questioni già risolute in via amministrativa (art. 124 cap.).

Siffatte disposizioni di legge, essendo state dettate a tutela del buon regime delle acque pubbliche, non potevano logicamente appplicarsi alle private contestazioni del mio e del tuo che tale regime non intaccavano, e che si svolgevano senza il contradditorio della pubblica amministrazione, onde la giurisprudenza interpretativa era costante nel ritenere che risorgeva la competenza giudiziaria quando l'azione era stata intentata da un privato, nel proprio interesse, per lesione di diritto derivante da opere costruite sulle acque pubbliche da un altro privato, pure nel proprio interesse, sebbene colla necessaria autorizzazione dell'autorità amministrativa.

Sopravvenuto il decreto Luogotenenziale 20 novembre 1916, n. 1664 che istituendo il Tribunale delle acque pubbliche, gli deferì la cognizione di determinate controversie, enumerate alle lettere *a*) *b*) *c*) *d*) *e*) nonchè di tutte le azioni di risarcimento di danni connesse con le questioni sopra elencate o dipendenti da alcuni dei provvedimenti emessi dall'autorità amministrativa a termini dell'art. 124 della legge 20 marzo 1865, n. 2248 alleg. F (art. 35 lett. f) tutte le questioni di risarcimento di danni derivanti dall'esecuzione di un'opera pubblica costrutta, come il ponte di S. Genesio, sopra un fiume, anche se già pendenti davanti all'autorità giudiziaria (art. 56 reg. 24 gennaio 1917, n. 8) devono essere portate davanti il Tribunale suddetto, onde, senza discendere all'esame di alcuna delle questioni pregiudiziali e di merito sollevate dalle parti, questa Corte deve senz'altro dichiararsi incompetente a conoscere della presente controversia.

Obbietta il Consorzio del Marzo essere regola generale che tutte le cause di diritto civile sono devolute alla cognizione dell'autorità giudiziaria e che la limitazione di eccezione scritta nell'art. 35 del decreto legge 20 novembre 1916 deve rimanere circoscritta entro i termini precisi delle norme controverse, non essendo lecito, per ragioni di pretesa analogia portare deroghe ed eccezioni ulteriori alla competenza della giurisdizione comune.

Senonchè non si tratta nel caso concreto di applicare per analogia una disposizione eccezionale, bensì di fare omaggio ad un testo preciso di legge.

La dizione dell'art. 35 lett. *f,* del Decreto Luogotenenziale è così ampia che comprende tutte le azioni di danni riferentisi comunque alla materia delle acque pubbliche, sia che si tratti di questioni di danni *connesse* con una controversia di che alle lettere precedenti, sia che si tratti di questioni di danni *dipendenti* da alcuno dei provvedimenti emessi dall'autorità amministrativa a termini dell'art. 124 della legge sui lavori pubblici.

Il Consorzio di Trebbiano obbietta a sua volta che la presente causa non è sorta per domanda di danni provenienti da provvedimenti della autorità amministrativa, bensì per opere eseguite dal Ministro dei lavori pubblici, e nessuna pronuncia amministrativa è avvenuta. Anche questa obbiezione è infondata: l'art. 35 lett. *f,* del Decreto-legge non esige che vi sia una pronuncia amministrativa, bensì un provvedimento dell'autorità amministrativa e la costruzione del ponte sul Magra fu appunto un provvedimento preso dal Ministero dei lavori pubblici nell'interesse generale, ed è indubbiamente un'opera pubblica nell'alveo o contro le sponde di cui parla l'art. 124 della legge 20 marzio 1865, richiamato, senza alcuna limitazione dal precitato art. 35 lett. *f,* del decreto luogotenenziale.

Con ciò è dimostrata anche l'erroneità della distinzione che si vorrebbe fare tra opere *preordinate* al buon regime delle acque, ed opere le quali, come la costruzione di un ponte, hanno scopi affatto diversi, per sostenere che delle prime soltanto si occupa l'art. 124 sopra ricordato. Infatti basta leggere questo articolo, che parla in genere di qualsiasi opera fatta entro gli alvei o contro le sponde, per dover respingere come illegale ed arbitraria siffatta distinzione.

Si osservò inoltre che l'art. 124 della legge sui lavori pubblici si riferisce soltanto ad opere eseguite dai terzi e non a quelle eseguite da pubbliche amministrazioni. Ma anche questa distinzione è del tutto arbitraria, non essendo scritta nella legge, la quale parla di un'opera qualunque fatta entro gli alvei o contro le sponde.

Giustamente quindi l'Ufficio Centrale del Senato nella sua relazione sulla proposta di conversione in legge del citato decreto luogotenenziale, pur dicendo che si è precisato che la competenza del giudice delle acque si estende a tutte le controversie per risarcimento di danni in dipendenza di opere eseguite sui corsi di acqua pubblica, tanto se le opere siano state eseguite da un privato quanto se dalla stessa amministrazione pubblica, soggiunge tuttavia che con ciò non si è inteso di fare alcuna innovazione, giacchè non ha *giustificato fondamento* il dubbio che si è affacciato al riguardo nel primo periodo di applicazione del decreto-legge.

Il Consorzio del Marzo si domanda quale sarebbe la ragione per la quale le questioni d'indennità per una espropriazione vera e propria derivante da una strada o da un ponte dovrebbero essere devolute all'autorità comune, e quelle invece relative ad una espropriazione indiretta o larvata a una giurisdizione speciale.

La risposta è facile: qui si tratta di danni e non di espropriazione, e lo spirito della legge è palese: la legge ha distinto le opere eseguite sui corsi d'acqua pubblica da tutte le altre opere di qualsiasi genere, sottraendo alla competenza ordinaria, per attribuirla al Tribunale speciale, la cognizione di tutte le controversie per risarcimento di danni in dipendenza delle opere della prima specie: sia, come osservano le Ferrovie e la Provincia, che abbia voluto attribuire alla magistratura speciale, data la sua tecnicità, contestazioni così indaginose e delicate, come quelle di idraulica, che perduravano tra vane e spesso discordanti perizie giudiziali, con grave dispendio delle parti e con poca sicurezza nei risultati, sia, come disse il Ministro Guardasigilli nel suo discorso del 15 marzo, 1917 inaugurale del Tribunale delle acque, che abbia così stabilito perchè, in tale maniera non vi è mai forse questione che possa risolversi senza sussidio di cognizioni tecniche, onde quasi sempre il magistrato ordinario dovrebbe rimettersi al-

l''avviso di un perito, e difficilmentte potrebbe in ogni luogo trovare per assolvere il compito persona provvista della specifica competenza occorrente, certo è che la legge è in questo senso e il Giudice non può non osservarla.

D'altronde allorchè si tratta di espropriare proprietà private per costruire un'opera pubblica, non v'era motivo di sottrarre al giudice ordinario le questioni relative alla indennità di espropriazione, ma l'esperienza insegnò che, ad *opera compiuta* i proprietari rivieraschi tendono a mettere a carico dell'opera pubblica quegli ulteriori danni che senza di essa si sarebbero verificati egualmente, perchè dipendono dalla situazione dei luoghi, e allora si è sentito il bisogno di un Tribunale speciale tecnico che più presto, con minor spesa e con maggior competenza decidesse le relative questioni anche per evitare che nelle comparse conclusionali delle parti si scriva, come fece il Consorzio di Trebbiano: il Tribunale, o chi ha esteso la sentenza, ha presunto troppo di avere cognizioni tecniche, senza aver fatto studi speciali, per risolvere una questione evidentemente del tutto tecnica.... o il Tribunale, o meglio l'estensore della sentenza, ha espresso un'opinione personale tecnica, e in questo caso la Corte non ne può tener calcolo, in quanto egli è evidente che la tecnica e l'arte soltanto possono risolvere il problema per cui ora si discute, tecnica ed arte che lo stesso Tribunale non crede neppure, a parte qualunque senso di modestia, di possedere onde rettamente pronuciare, svalutando così in precedenza il futuro giudicato, qualunque sia per essere, e cadendo in una insanabile contraddizione logica e giuridica sostenendo la competenza di un giudice che si proclama incompetente.

P. Q. M. — Dichiara l'incompetenza dell'autorità giudiziaria a giudicare della azione proposta dai Consorzi di Trebbiano e del Magra con la citazione 24 agosto 1907-11novembre 1907 e dal Consorzio del Marzo precisata con comparsa conslusionale.

ANNO XI – N. 37

12 SETTEMBRE 1918

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

Parte prima. — Leggi e decreti:

Parte seconda. — Ordini generali, Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata:*

Roma, settembre 1918 — Tip. Nazionale Bertero di G. Guadagnini e C.

Pag. 471
» » 472

Decreto Luogotenenziale 1° *agosto* 1918, *n.* 1189, *concernente la estensione del trattamento eccezionale di pensione previsto dalla legge* 22 *aprile* 1909, *n.* 229, *agli agenti delle ferrovie dello Stato nei casi di morte o di invalidità permanente in seguito a ferite riportate per atti di guerra* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Pag. 35

In virtù dell'autorità a Noi delegata;
Vista la legge 22 maggio 1915, n. 671;
Sentito il Consiglio dei ministri;
Su proposta del ministro dei trasporti marittimi e ferroviari, di concerto con il ministro del tesoro;
Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Per gli agenti delle ferrovie dello Stato le ferite per atti di guerra riportate in qualsiasi circostanza nelle località dove prestano servizio o durante il viaggio per ragioni di servizio, sono parificate, a partire dal 24 maggio 1915, agli effetti del trattamento eccezionale di pensione previsto dalla legge (testo unico) 22 aprile 1909, n. 229, alle ferite riportate a cagione dell'esercizio delle proprie attribuzioni.

Qualora le ferite siano state riportate dopo il 1° ottobre 1917 in località delle linee Peri-Ala, Schio-Vicenza-Padova-Venezia e linee al nord, da agenti residenti nelle località medesime,

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 4 settembre 1918, n. 209.

questi, se non abbiano diritto al trattamento d'indennità previsto per gli infortuni ordinari, devono ritenersi assicurati a carico dell'Amministrazione ferroviaria per una indennità da pagarsi in caso di morte o di inabilità permanente assoluta pari rispettivamente a 5 o 6 volte lo stipendio annuo o la paga giornaliera ragguagliata ad anno, più gli assegni accessori fissi, col massimo di L. 10,000 nel caso di morte o di L. 12,000 nel caso di inabilità permanente assoluta, e col minimo di L. 3000 in questo ultimo caso. Il supplemento eccezionale di pensione che oltre tale indennità potesse spettare all'agente od alla vedova e figli minori, è però assegnato soltanto per la parte eventualmente eccedente la rendita costituita con la indennità medesima e determinata mediante le tabelle di cui all'art. 36 del predetto testo unico 22 aprile 1909, n. 229.

Le norme per il pagamento in caso di morte della indennità come sopra assicurata, saranno stabilite dal ministro dei trasporti marittimi e ferroviari.

Art. 2.

Il trattamento di cui al capoverso dell'articolo precedente potrà essere esteso, a decorrere dalla data che sarà determinata, agli agenti in servizio su altre linee che venissero in seguito eventualmente designate con decreto del ministro dei trasporti marittimi e ferroviari.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 1° agosto 1918.

TOMASO DI SAVOIA

ORLANDO — VILLA — NITTI.

Visto, *Il Guardasigilli*: SACCHI.

DECRETO-LEGGE LUOGOTENENZIALE 1° *agosto* 1918, *n.* 1197, *che modifica alcuni articoli della legge* 19 *giugno* 1913, *n.* 641, *sull'opera di previdenza per il personale delle ferrovie dello Stato* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;
Vista la legge 22 maggio 1915, n. 671;
Sentito il Consiglio dei ministri;
Su proposta del ministro dei trasporti marittimi e ferroviari di concerto con il ministro del tesoro e con quello delle finanze;
Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

I sottoindicati articoli della legge 19 giugno 1913, n. 641, sono modificati come segue:

Art. 1 n. 1. — Sostituire:

« I. Al pagamento di una indennità di buonuscita gli agenti stabili all'atto del loro esonero dal servizio, o nel caso di morte in attività di servizio, alla vedova ed ai discendenti, nell'ordine e con le norme seguenti:

La indennità spetta alla vedova, ai figli minori legittimi, legittimati, adottivi e naturali riconosciuti, che non abbiano contratto matrimonio, ed alle figlie nubili ancorchè maggiori di età.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 5 settembre 1918, n. 210.

e viene assegnata per intiero alla vedova se sola e per metà se concorre con i figli.

La indennità spettante ai figli si divide fra di essi in parti uguali; se però vi sono figli naturali riconosciuti, questi hanno diritto alla metà della quota che sarebbe loro spettata se fossero legittimi.

In mancanza della vedova e dei figli che si trovino nelle condizioni suddette, la indennità è devoluta agli altri discendenti, ammessi alla successione legittima e nel caso di concorso di più fra i medesimi, è ripartita con le norme degli articoli 736 e 744 del Codice civile ».

N. 2. — Aggiungere di seguito alla lettera *a*);

« Sono da considerarsi come tali, a partire dal 24 maggio 1915, anche gli orfani di agenti chiamati o trattenuti sotto le armi, in tempo di guerra morti in conseguenza di ferite od infermità riportate nelle circostanze previste per il diritto alla pensione privilegiata di guerra ».

N. 2. lettera *c*). — Sostituire:

« *c*) un numero ristretto di orfani pensionati, nei limiti della disponibilità ».

N. 3, lettera *e*). — Sostituire:

« 4° al pagamento, a carico delle disponibilità, di un numero limitato di assegni vitalizi e temporanei a figlie nubili od a figli inabili al lavoro trovantisi nelle condizioni di cui al punto 3° lettere *c*) e *d*) rimasti orfani di madre dopo la morte del padre, e ad altri congiunti bisognosi che erano a carico dell'agente ».

Ultimo comma. — Sostituire:

« Non hanno diritto ad alcuno degli assegni alimentari sopraindicati, le vedove, le madri, e gli orfani degli agenti dimissionari, destituiti o revocati ».

Aggiungere dopo l'ultimo comma:

« Salvo le suespresse disposizioni riguardanti la indennità di buonuscita, la presente legge non è applicabile alla famiglia naturale adottiva dell'agente.

Tuttavia i figli naturali o adottivi bisognosi che vivevano a carico dell'agente, si intendono compresi fra i congiunti agli effetti della concessione degli assegni di cui al punto 4° ».

Art. 2, comma 7°. — Sostituire:

« Un limitato numero di orfani, anzichè sussidiato, potrà essere ricoverato, a carico della disponibilità, in istituti di educazione e di istruzione a cura dell'Opera ».

Aggiungere dopo il comma 7°:

« In tal caso la pensione riversibile attribuita dalla legge sulle pensioni in proprio all'orfano ricoverato, o attribuita cumulativamente ai diversi orfani, se tutti siano ricoverati sarà devoluta all'Opera fino a concorrenza della spesa.

Il ricovero dell'orfano che compie il 18° anno di età nel corso dell'anno scolastico, può essere prolungato, a cura dell'Opera per la ulteriore durata dell'anno stesso ».

Ultimo comma. — Sostituire:

« Gli assegni alimentari per ciascuno dei due gruppi di persone di cui ai punti terzo e quarto del precedente articolo, saranno:

di L. 360 oppure di L. 300 all'anno per 1 persona;

di L. 468 oppure di L. 390 all'anno per 2 persone;

di L. 540 oppure di L. 450 all'anno per 3 persone;

di L. 612 oppure di L. 510 all'anno per 4 persone o più a seconda che l'agente apparteneva al personale dei primi undici gradi od a quello dei rimanenti gradi ».

Aggiungere dopo l'ultimo comma:

« La disponibilità dell'Opera, per le concessioni di cui ai punti secondo, lettera c), e quarto del precedente articolo, al comma settimo del presente articolo, ed al seguente art. 4 sarà fissata annualmente dal Consiglio di amministrazione delle ferrovie dello Stato.

Sono esenti da tasse di bollo i certificati e tutti gli altri documenti che debbono esibirsi in sede amministrativa per la liquidazione della indennità di buonuscita e per la concessione ed il pagamento dei sussidi e degli assegni alimentari ».

Art. 3, lettera *a*). — Sostituire:

« *a*) agli agenti in prova esonerati o licenziati ed agli agenti stabili destituiti o revocati ».

Lettera *c*). — Soppressa.

Aggiungere dopo l'ultimo comma:

« L'agente in prova esonerato e l'agente destituito o revocato riammessi in servizio, devono restituire all'Opera le somme pagate come sopra ».

Art. 5, lettera *f*). — Sostituire:

« *f*) gli utili netti dell' esercizio della pubblicità nelle stazioni e nei treni ».

Aggiungere dopo la lettera *f*):

« *g*) gli utili di altri servizi accessori di stazione che l'Amministrazione ritenesse di poter devolvere a favore dell'Opera ».

Art. 2.

Le disposizioni contenute nel presente decreto saranno coordinate in testo unico con le disposizioni legislative precedentemente emanate riguardanti l'Opera di previdenza.

Il presente decreto sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 1° agosto 1918.

TOMASO DI SAVOIA

ORLANDO — VILLA — NITTI — MEDA.

Visto, *Il Guardasigilli*: SACCHI.

DECRETO LUOGOTENENZIALE 16 *agosto* 1918, *n.* 1203, *che modifica l'art.* 4 *del decreto Luogotenenziale* 10 *febbraio* 1918, *n.* 212, *circa l'esonero del sovraprezzo relativamente alle forniture di energia elettrica per le ferrovie dello Stato.* (1)

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

Vista la legge 22 maggio 1915, n. 671, colla quale sono stati conferiti al governo del Re i poteri straordinari durante la guerra;

Visto il decreto Luogotenenziale 26 giugno 1915, n. 993, sulla mobilitazione industriale;

Riconosciuta l'opportunità di regolare durante il periodo di guerra, il prezzo dell'energia elettrica in rapporto all'aumentato costo dei combustibili impiegati nella sua produzione;

Visto il decreto Luogotenenziale 10 febbraio 1918, n. 212;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del ministro per le armi e munizioni, di concerto con i ministri dell'interno, dell'industria, commercio e lavoro, di grazia e giustizia, dei trasporti e dei lavori pubblici;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

L'art. 4 del decreto Luogotenenziale 10 febbraio 1918, n. 212, è abrogato e sostituito col seguente:

« Art. 4. — Sono escluse dal riparto e non corrispondono

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 4 settembre 1918, n. 209.

alcun sovrapprezzo le forniture di energia per trazione elettrica sulle ferrovie dello Stato.

Il rivenditore di energia viene considerato, agli effetti del riparto, come utente, per l'intero quantitativo di energia ritirato in ciascun mese; ma esso è autorizzato a ripartire a sua volta fra le utenze proprie, l'intera quota assegnatagli, secondo le norme del presente decreto ».

Art. 2.

Il presente decreto ha effetto dal giorno della sua pubblicazione.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato ad Agliè, addì 16 agosto 1918.

TOMASO DI SAVOIA

ORLANDO — ZUPELLI — CIUFFELLI — SACCHI — VILLA — DARI.

Visto, *Il Guardasigilli*: SACCHI.

DECRETO-LUOGOTENENZIALE 29 *agosto* 1918, *n.* 1260, *che istituisce presso la Giunta tecnica degli approvvigionamenti un Comitato degli olii minerali per gli acquisti all'estero della benzina, del petrolio e degli olii pesanti, determinandone altresì le attribuzioni* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;
Vista la legge 22 maggio 1915 n. 671;
Visto il decreto ministeriale 2 maggio 1918 che istituisce un Comitato per l'approvvigionamento della benzina e del petrolio;
Ritenuta la necessità di provvedere al coordinamento degli acquisti all'estero della benzina, del petrolio e degli olii pesanti;
Sulla proposta del ministro del tesoro, di concerto coi ministri della marina, dei lavori pubblici, delle armi e munizioni, dell'industria, commercio e lavoro;
Sentito il Consiglio dei ministri;
Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Per gli acquisti all'estero della benzina, del petrolio, degli olii pesanti e per l'assegnazione di questi olii minerali alle Amministrazioni interessate con preferenza pei bisogni militari, è istituito presso la Giunta tecnica degli approvvigionamenti un Comitato degli olii minerali.

---

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 7 settembre 1918, n. 212.

Con decreto del ministro del tesoro, di concerto con gli altri ministri competenti, saranno nominati il presidente e i componenti il suddetto Comitato, nel quale saranno rappresentate tutte le Amministrazioni interessate.

Ne faranno parte non più di tre cittadini esperti.

Art. 2.

Dalla pubblicazione del presente decreto, le attribuzioni fin qui esercitate dai vari Ministeri per gli acquisti degli olii minerali di cui all'art. 1, sono delegate al Comitato degli olii minerali.

Art. 3.

Il Comitato determina periodicamente il fabbisogno complessivo nazionale della benzina, del petrolio e degli olii pesanti e provvede agli acquisti ed alla assegnazione ai sensi dell'art. 1.

L'immagazzinamento, il controllo e la gestione dei liquidi in arrivo sono affidati:

per la benzina ed il petrolio al Ministero delle armi e munizioni; per la nafta al Ministero della marina.

Restano ferme le disposizioni vigenti per ciò che riguarda la distribuzione, il consumo della benzina, del petrolio e degli olii combustibili e la gestione diretta dei depositi propri della R. marina.

Art. 4.

Le deliberazioni del Comitato divengono esecutive dopo tre giorni della comunicazione al Ministero del tesoro senza che questi le abbia annullate o sospese.

In caso di comprovata urgenza, il presidente può rendere immediatamente esecutive le deliberazioni riferendone contemporaneamente al ministro del tesoro.

Art. 5.

Pel funzionamento del Comitato sarà costituito un ufficio con funzionari civili e con ufficiali attualmente addetti presso le varie Amministrazioni al servizio inerente all'acquisto dei liquidi, di cui si tratta ed alla loro assegnazione.

Art. 6.

Con decreto del ministro del tesoro, di concerto con gli altri ministri interessati, potranno essere estese al Comitato le attribuzioni relative all'acquisto ed alla assegnazione degli olii lubrificanti.

Art. 7.

Le norme per l'esecuzione del presente decreto verranno stabilite con decreto del ministro del tesoro, di concerto con i ministri interessati.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 29 agosto 1918.

TOMASO DI SAVOIA

ORLANDO — NITTI — DEL BONO — ZUPELLI — DARI — CIUFFELLI.

Visto, *Il Guardasigilli*: SACCHI.

DECRETO LUOGOTENENZIALE 29 *agosto* 1918, *n.* 1261, *che dal* 15 *settembre* 1918 *vieta la concessione di permessi di importazione a favore di ditte private relativamente ad alcune merci* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

Vista la legge 22 maggio 1915, n. 671 che conferisce al Governo del Re poteri straordinari durante la guerra;

Visto il decreto Luogotenenziale 9 settembre 1917, n. 1405 che istituisce il Comitato interministeriale per gli approvvigionamenti;

Visto il decreto Luogotenenziale 26 maggio 1918, n. 684 che detta norme circa l'importazione nel Regno di tutte le merci di origine e provenienza estera;

Su proposta del ministro del tesoro, di concerto con quello delle finanze, della guerra, della marina, dei lavori pubblici, delle armi e munizioni, dell'industria, commercio e lavoro, degli approvvigionamenti e consumi e dei trasporti;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Nessun permesso di importazione per conto di ditte private può essere rilasciato, a partire dal giorno 15 settembre 1918, per le seguenti merci:

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 7 settembre 1918, n. 212.

Alcool — Olio di oliva — Benzuolo e toluolo — Cascami di cotone — Sego vegetale ed animale — Tabacco — Acido picrico — Soda caustica — Carbonato di sodio ed altri carbonati — Nitrato di sodio e di potassio — Nitrato di ammoniaca — Glicerina — Acetato di calce ed acetone — Naftalina — Cotone idrofilo — Lana — Ferro in masselli — Acciaio in lingotti e ghisa in pani (esclusi i rottami di ferro, di acciaio e di ghisa) — Ferro ed acciai laminati o trafilati — Lavori di ferro, di acciaio e di ghisa — Nichel — Stagno — Piombo — Rame — Antimonio — Zinco — Alluminio e loro leghe — Grano ed altri cereali per l'alimentazione e loro farine — Avena e surrogati — Patate — Riso — Carne (congelata, salata ed in scatole) — Latte condensato — Salmone — Tonno sott'olio — Lardo — Cavalli e muli — Saccarina — Zucchero — Caffè — Juta — Pelli.

Le importazioni di cotone sodo, sono sottoposte al controllo del Ministero del commercio.

Le importazioni di petrolio, benzina ed olii pesanti sono sottoposte alla gestione ed al controllo del « Comitato degli olii minerali ».

Ai bisogni di dette merci per la popolazione civile provvederanno le Amministrazioni statali mediante cessioni a stabilimenti, ditte private e Consorzi ed, ove occorra, mediante distribuzione al pubblico.

Art. 2.

All'approvvigionamento e all'assegnazione delle merci suddette sovraintendono e provvedono i seguenti Ministeri:

1. Ministero approvvigionamenti e consumi: Olio di oliva — Caffè — Grano ed altri cereali per l'alimentazione e loro farine — Avena e surrogati — Patate — Riso — Carne (congelata, salata e in scatole) — Latte condensato — Zucchero — Salmone — Tonno sott'olio — Lardo.

2. Ministero armi e munizioni: Benzolo e toluolo — Sego vegetale ed animale — Acido picrico — Soda caustica — Car-

bonato di sodio ed altri carbonati — Juta — Nitrato di sodio e e di potassio — Nitrato di ammoniaca — Glicerina — Acetato di calcio ed acetone — Alcool — Naftalina — Cotone idrofilo — Cascami di cotone — Ferro in masselli — Acciaio in lingotti e ghisa in pani (esclusi i rottami di ferro di acciaio e di ghisa) — Ferro e acciaio laminati e trafilati — Lavori di ferro, di acciaio e di ghisa — Nichel — Stagno — Piombo — Rame — Antimonio — Zinco — Alluminio e loro leghe.

3. Ministero finanze: Tabacco — Saccarina.

4. Ministero della guerra: Pelli — Cavalli e muli.

5. Ministero del commercio, industria e lavoro: Lana.

Art. 3.

Il Comitato interministeriale degli approvvigionamenti, con decreti firmati dai ministri che lo compongono, potrà aggiungere o togliere merci dall'elenco di cui all'art. 1.

Su conforme deliberazione del Comitato suddetto, e con decreto Reale promosso dai ministri competenti, potranno essere costituiti Consorzi di importazione di determinate merci, che avranno personalità giuridica e durata fino ad un anno dopo la promulgazione della pace.

I Consorzi potranno essere incaricati di operazioni inerenti all'importazione delle merci di cui all'art. 1.

Lo statuto dei Consorzi è approvato ed occorrendo modificato con decreto del ministro competente.

Art. 4.

Il ministro del tesoro, sentito il parere della Giunta tecnica interministeriale per approvvigionamenti, può concedere, concorrendo circostanze e garanzie eccezionali, permessi per la importazione delle merci di cui all'art. 1.

Restano validi i permessi d'importazione accordati fino al 14 settembre 1918.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 29 agosto 1918.

TOMASO DI SAVOIA

ORLANDO — NITTI — MEDA — ZUPELLI — DEL BONO — DARI — CIUFFELLI — CRESPI — VILLA.

Visto, *Il Guardasigilli*: SACCHI.

Ordine di servizio N. 102. (M. C.).

Servizio merci a grande velocità in collettame nelle stazioni di Roma Termini, Roma Trastevere, Roma S. Lorenzo e Roma Tuscolana.

(Vedi ordini di servizio n. 86 e 142-1917).

A modificazione degli ordini di servizio n. 86 e 142 del 1917 restano provvisoriamente stabilite come appresso le facoltà per il servizio merci a G. V. nelle stazioni di Roma Termini, Roma Trastevere, Roma S. Lorenzo e Roma Tuscolana.

Roma Termini, esclusa:

1° dai trasporti in dettaglio in *partenza,* eccezione fatta per quelli destinati a stazioni della linea Roma-Albano, per quelli di merci fino a 50 kg. per collo da eseguirsi coi treni diretti ed accelerati e per quelli di peso fino a 20 kg. accettati sotto il regime delle tariffe speciali G. V. n. 1 e 11;

2° dai trasporti in dettaglio in *arrivo* dalle linee di Orte e Sulmona, eccettuati quelli vincolati a dogana o da eseguirsi coi coi treni diretti ed accelerati.

Roma Trastevere, esclusa:

dai trasporti in dettaglio in *arrivo* dalle linee di Orte e Sulmona.

Roma S. Lorenzo:

1° abilitata ai trasporti in dettaglio in *partenza* per tutte le linee;

2° abilitata ai trasporti in *arrivo* dalle linee di Orte e Sulmona, esclusi quelli da eseguirsi coi treni diretti e accelerati.

Roma Tuscolana, esclusa:

dai trasporti in dettaglio in *arrivo* dalle linee di Orte e Sulmona.

Di quanto sopra si dovrà prendere nota nel « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato » (edizione giugno 1914) e nella « Prefazione generale allo orario generale di servizio ».

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Ordine di servizio N. 103. (N. R. C.).

Assunzione temporanea del servizio di navigazione per le isole Egadi, Pelagie, Pantelleria e Ustica.

In seguito a disposizione ministeriale, l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, Esercizio navigazione, assumerà provvisoriamente per la durata della guerra e per conto del Ministero dei trasporti marittimi e ferroviari, a partire dal 15 settembre 1918, l'esercizio delle linee per le isole Egadi, Pelagie, Pantelleria e Ustica, finora gestite dalla Società « Sicania » di Trapani.

L'esercizio sarà fatto seguendo le norme emanate con l'ordine di servizio n. 93/1918.

Le suddette linee saranno comprese nella giurisdizione dell'Ispettorato di navigazione di Palermo.

Gli scali marittimi ed i piroscafi faranno i versamenti dei loro introiti secondo le norme che saranno emanate allo scalo capo-linea di Trapani, il quale verserà le somme ricevute alla Cassa Compartimentale di Palermo colle modalità prescritte dalle istruzioni 3 e 4 (1906) Ragioneria.

Circolare N. 55. (C.).

Trasporti militari in conto corrente in servizio cumulativo italiano.

(Vedi ordini di servizio n. 176-1908 e 151-1917).

Per accordi intervenuti colle Società ferroviarie e coi Ministeri della guerra e della R. marina interessati, il conto corrente pei trasporti in servizio cumulativo di materiali delle dette Amministrazioni militari di cui gli Ordini di servizio n. 176-1908 e 151-1917 è esteso alle linee:

Nardò-Tricase-Maglie e *Lecce-Francavilla Fontana* con diramazione *Novoli-Nardò Centrale;*

Imola-Fontana Elice;

Bari-Putignano-Locorotondo e *Mungivacca-Casamassima-Putignano.*

Di conseguenza, in fondo all'elenco pubblicato con la circolare 2-1917 ed in aggiunta alle linee indicate nella circolare 2-1918, saranno da riportare quelle su indicate.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

VARIAZIONI da apportare all'elenco dei rappresentanti e delegati di categoria.

Categoria	CARICA	INDICAZIONI già portate nei Bollettini	*VARIAZIONI*
1ª	Delegato	**Santoro** ing. cav. Filippo – capo divisione – Div. traz. Genova.	Morto nella notte dal 3 al 4 marzo 1918.
1ª	Delegato suppl.	**Galli** ing. cav. uff. Giovanni Giuseppe – ispettore capo – Uff. costruz. Udine.	7. 3. 918. Esonerato.
1ª	Delegato suppl.	**Eynard** ing. cav. uff. Emilio – ispettore capo – Sez. lav. Genova B.	Nominato delegato effettivo per la circoscrizione di Genova.
2ª	Rappresentante	**Candeloro** dott. Vincenzo – ispettore principale – Serv. lavori Roma.	**Candeloro** dott. Vincenzo – ispettore capo – Serv. lavori Roma.
2ª	Delegato	**Di Prima** ing. cav. Mario – ispettore principale – Ispett. veicoli Venezia.	**Di Prima** ing. cav. Mario – ispettore principale – Off. veicoli Messina.
2ª	Delegato	**Claretto** ing. cav. Luigi – ispettore principale – Sez. lavori Genova Centr.	**Claretto** ing. cav. Luigi – ispettore capo – Sez. lavori Genova Centr.
2ª	Delegato	**Pettenati** ing. cav. uff. Achille – ispettore principale – Div. lavori Milano.	**Pettenati** ing. cav. uff. Achille – ispettore capo – Div. lav. Milano.
2ª	Delegato	**Claretto** ing. cav. Luigi – ispettore capo – Sez. lavori Genova C.	Rinunciatario.
2ª	Delegato	**Ferrero** ing. cav. Ernesto – ispettore principale – Off. traz. Torino.	Affidatogli anche il mandato di delegato per la circoscrizione di Genova.

Categoria	CARICA	INDICAZIONI già portate nei Bollettini	*VARIAZIONI*
3ª	Rappresentante	**Gagliardi** Luigi – capo ufficio – Serv. traz. Firenze.	**Gagliardi** Luigi – capo ufficio principale – Serv. trazione Firenze.
3ª	Delegato suppl.	**Mottola** Ignazio – sotto-capo ufficio – Div. mov. Napoli.	**Mottola** Ignazio – capo ufficio – Div. mov. Napoli.
4ª	Rappresentante	**Manna** Giovanni – applicato tecnico – Sez. lav. Salerno.	**Manna** Giovanni – applicato tecnico principale – Sez. lavori Salerno.
4ª	Delegato	**Lardani** Eurino detto Enrico – applicato tecnico – Div. lavori Ancona.	**Lardani** Eurino detto Enrico – applicato tecnico princip. – Div. Lav. Ancona.
4ª	Delegato	**Russo** Giuseppe – applicato tecnico – Rip. traz. Taranto.	**Russo** Giuseppe – applicato tecnico princ. – Rip. traz. Taranto.
5ª	Delegato	**Raffaelli** Raffaello – disegnatore – Div. lav. Roma.	**Raffaelli** Raffaello – disegnatore principale – Div. lavori Roma.
6ª	Rappresentante	**Comoglio** geom. Pietro – applicato principale – Div. mov. Torino.	**Comoglio** geom. Pietro – sotto capo ufficio – Div. mov. Torino.
6ª	Delegato	**Mercadante** Vito – applicato principale – Uff. rag. comp. Palermo.	**Mercadante** Vito – segretario di rag. – Uff. rag. comp. Palermo.
7ª	Delegato	**Bancale** Emilio – applicato – Div. mov. Bari.	Incaricato di sostituire temporaneamente nel suo mandato l'applicato Cotroneo Letterio delegato per la circoscrizione di Palermo.
8ª	Delegato	**Reboli** Maria – scrivana – Deleg. mat. mob. Bologna.	**Reboli** Maria – scrivana principale – Deleg. mat. mob. Bologna.

Categoria	CARICA	INDICAZIONI già portate nei Bollettini	*VARIAZIONI*
8ª	Delegato	**Bisciohi** Aurelia – scrivana – Div. mov. Napoli.	**Biscioni** Aurelia – scrivana principale – Div. mov. Napoli.
8ª	Delegato suppl.	**Violante** Vittoria – scrivana – Div. mov. Palermo.	**Violante** Vittoria – scrivana principale – Div. mov. Palermo.
8ª	Delegato suppl.	**Foà** Ines – scrivana – Div. mov. Milano.	**Foà** Ines – scrivana principale – Div. mov. Milano.
8ª	Delegato suppl.	**Cannone** Clelia – scrivana – Rag. comp. Firenze.	**Cannone** Clelia – scrivana – Serv. Personale Roma.
9ª	Delegato suppl.	**Malaguti** Alfonso – usciere di 2ª classe – Del. mat. mob. Bologna.	**Malaguti** Alfonso – usciere di 1ª classe – Deleg. mat. mob. Bologna.
10ª	Delegato	**Ronsisvalle** rag. cav. Benedetto – capo magazzino di 1° grado – Taranto 17° rip.	**Ronsisvalle** rag. cav. Benedetto – ispettore – Taranto 17 Rip.
10ª	Delegato suppl.	**Lajolo** geom. Oreste – capo magazz. di 2° grado – Mag. approvvig. Foggia.	**Lajolo** geom. Oreste – capo magazz. di I° grado – Magazz. approvvig. Foggia.
13ª	Delegato	**Tommasini** Augusto – sorvegliante della linea – Sez. lavori Padova.	**Tommasini** Augusto – sorvegliante della linea. – Sez. lavori Verona Est.
23ª	Delegato	**Cristofaro** Domenico – accenditore – Dep. loc. Foggia.	26. 7. 1918. Morto.
23ª	Delegato	**Germoleo** Consolato – fuochista – Dep. loc. Reggio C.	Affidatogli anche il mandato di delegato per la circoscrizione di Bari.
26ª	Delegato	**Lantini** cav. Giuseppe – capo stazione principale – Rip. mov. Mortara.	**Lantini** cav. Giuseppe – ispettore – Uff Div. mov. Genova.
27ª	Delegato suppl.	**Carucci** Romeo – capo stazione di 2ª classe – Staz. Tavernelle.	**Carucci** Romeo – capo stazione di 2ª classe – Staz. Mondovì.

Categoria	CARICA	INDICAZIONI già portate nei Bollettini	VARIAZIONI
28ª	Delegato	**Azzario** Isidoro – capo stazione di 3ª classe – Staz. Milano G.	**Azzario** Isidoro – capo stazione di 3ª classe – Stazione Cuneo.
31ª	Delegato	**Bonfiglio** Gaetano – applicato – Staz. Montebelluna.	**Bonfiglio** Gaetano – applicato – Stazione Ventimiglia.
33ª	Delegato	**Palazzi** Narciso – assistente di staz. di 2ª classe – Stazione Genova P. P.	Nominato rappresentante effettivo per la 33ª categoria.
33ª	Delegato suppl.	**Padoan** Luigi – Assistente di staz. di 2ª classe – Staz. Cittadella.	**Padoan** Luigi – assistente di stazione di 2ª classe – Staz. di Vicenza.
33ª	Delegato suppl.	**Barolo Francesco** – assistente di staz. di 2ª classe – Staz. Torino P. N.	Incaricato di sostituire temporaneamente nel suo mandato l'assistente di stazione di 2ª classe Tartaglino Giacomo delegato per la circoscrizione di Torino.
37ª	Delegato	**Neri** Raffaele – capo personale viaggiante di 1ª classe – Dep. P. V. Palermo C.	**Neri** Raffaele – controllore viaggiante principale – Dep. P. V. Palermo C.
41ª	Rappresentante	**Masotti** Riccardo – capo tecnico di 3ª classe – Off. loc. Verona.	Rinunciatario da rappresentante supplente e da delegato.
41ª	Delegato	**Enrico** Luigi – capo squadra operai – Off. veic. Rivarolo.	Nominato rappresentante effettivo per la 41ª categoria.
41ª	Delegato suppl.	**Caldera** Vittorio – capo sq. operai – Off. loc. Torino.	Nominato delegato effettivo per la circoscrizione di Bologna.
* 5ª	Delegato	**Tellarini** Giovanni – disegnatore – Uff. costruzioni Bologna.	**Tellarini** Giovanni – disegnatore principale – Uff. Costruz. – Bologna.

Il Direttore generale
R. DE CORNÈ.

SENTENZE

Sinistro ferroviario - Mezzi di esecuzione regolamentari - Azione di risarcimento - Improponibilità.

È improponibile l'azione di risarcimento danni che si concreti nella insufficienza dei mezzi e degli ordinamenti stabiliti per il servizio ferroviario, e nella necessità che l'esercente integri o completi le cautele e i ripari indispensabili ad evitare sinistri.

Il complesso delle norme dettate per la polizia, la regolarità e la sicurezza del servizio ferroviario costituiscono la regola di comportamento dell'esercente, e nessuna responsabilità può a questo imputarsi se l'evento dannoso dipende dagli stessi strumenti di trasporto, conformi alle prescrizioni regolamentari del tempo.

CASSAZIONE ROMA, Sezioni Unite — Sentenza 23 maggio 1918 (*Pres.* Mortara; *Est.* Biscaro; *P. M.* Monis - *concl. conf.*) — Ferrovie Stato, *ricorrenti,* contro Ancarani.

FATTO.

Il treno viaggiatori n. 1705 Genova-Pisa, entrando il 4 giugno 1908 nella stazione di Deiva, sviò dal suo binario normale e la vettura postale si rovesciò con conseguenza di lesioni ai cinque funzionari delle R. Poste che vi si trovavano. Pietro Ancarani, uno dei cinque, convenne l'Amministrazione ferroviaria avanti il Tribunale di Chiavari e chiese il risarcimento dei danni nella cifra di L. 60,000. L'Amministrazione oppose trattarsi di fortunio imprevedibile e inevitabile e dedussse prove testimoniali rivolte a stabilire che lo sviamento era stato determinato dalla improvvisa rottura del tirante laterale posteriore destro del freno del tender, che cadendo aveva fatto aprire lo scambio; che tale rottura non poteva ascriversi a colpa delle Ferrovie, le quali avevano eseguite tutte le verifiche opportune sia alla macchina che al tender, tutti

e due in ottimo stato. Dedusse perizia su talune proprietà dell'acciaio e del ferro e sulle condizioni specifiche del tirante. La prova testimoniale fu ritenuta rilevante ed eseguita. Ripresasi la causa, il Tribunale, per la qualità dei testimoni appartenenti al personale ferroviario e per talune divergenze, specialmente in ordine alla posizione del tirante spezzatosi, ritenne che l'esito della prova non fosse sufficiente a suffragare l'assunto dell'Amministrazione e, d'ufficio, dispose perizia formulandone sei capi, i primi tre di indole generica sulle proprietà dell'acciaio e del ferro e sullo sforzo che deve sopportare l'occhio del tirante ad ogni frenatura, il 4° e 5° sulle condizioni speciali del tirante in questione, il 6° sull'obbligo che potesse in concreto, dato il tipo di macchina, incombere alle Ferrovie di provvedere di staffe di sostegno i tiranti del freno. Appellarono in via principale le Ferrovie, chiedendo la propria assolutoria dalla domanda, e sulle spese, si limitasse la perizia ai primi tre capi. L'Ancarani appellò per incidente e chiese l'accoglimento della domanda o quanto meno l'ammissione di una nuova prova testimoniale. La Corte d'appello di Genova opinò che le parti fossero d'accordo nel ritenere superflua la perizia e nel volere pronuncia definitiva, assumendo che non risultava si fosse dalle Ferrovie usata tutta la necessaria diligenza, e constava invece che non vi era la staffa o gancio di sicurezza il cui uso è prescritto nelle « Norme di servizio » delle ferrovie trascritte nella conclusionale Ancarani, delle quali l'Amministrazione aveva negato l'esistenza all'epoca del sinistro, ed affermò pure che le parti fossero d'accordo nel ritenere d'impossibile esecuzione la perizia tecnica ordinata dal Tribunale e ch'essa vertisse sovra punti non contestati o già esclusi, senza considerare che le Ferrovie in via subordinata avevano instato perchè tre dei capi di perizia fossero mantenuti e che di questi certamente uno non vertiva sopra materia già esclusa.

La Corte di Parma, in sede di rinvio, con sentenza 30 luglio 1917, condannò l'Amministrazione ferroviaria a risarcire all'Ancarani i danni subìti dal deragliamento del treno, da liquidarsi in ulteriore corso di causa avanti i primi giudici, accordandogli intanto una provvisionale di L. 8000.

Contro questa sentenza l'Amministrazione propone il ricorso per Cassazione a questo Supremo Collegio a Sezioni Unite denunciando:

1° violazione degli articoli 1151, 1224, 1225 e 1226 del Codice civile, 49 delle « Istruzioni » approvate con R. D. 14 marzo 1902 e 44 delle « Istruzioni » approvate con R. D. 27 giugno 1905, n. 360, n. 6, 361, n. 2, e 517 del Codice di procedura civile;

2° violazione degli articoli 360, n. 6, 361, n. 2, e 517 del Codice di procedura civile.

DIRITTO.

Come nelle fasi precedenti del giudizio, l'Ancarani, pur prospettando la ipotesi di un vizio del tirante del tender che avrebbe dovuto apparire alla ispezione della macchina prima della partenza del treno, ammetteva la possibilità della improvvisa e imprevedibile rottura dello stesso tirante per effetto di lenta trasformazione e disgregazione della sua struttura molecolare. La Corte di appello, riconoscendo il difetto di dati positivi e concreti che confermassero l'una o l'altra delle due ipotesi, addotte a sostegno rispettivamente della negligenza dell'Amministrazione ferroviaria e del caso fortuito, avvisò che ciò nondimeno la causa potesse essere decisa sulla base di un altro elemento di colpa dell'Amministrazione, e cioè per avere trascurato di munire i tiranti della macchina e del tender di certe staffe di sicurezza aventi la funzione d'impedire che i tiranti in caso di rottura cadano sul binario e vi determinino guasti ed urti.

Protestando di voler procedere sulla via tracciata dalla Corte di Cassazione, la quale, a propostito della mancanza delle staffe, dall'Ancarani rimproverata all'Amministrazione ferroviaria, aveva osservato in tesi generale non potersi pretendere dal vettore che provveda i meccanismi del trasporto di ripari e ordigni diversi e più perfetti di quelli voluti dalle comuni norme di diligenza e dalle prescrizioni regolamentari del tempo, la sentenza, mentre ammette che le norme per il servizio ferroviario vigenti all'epoca del sinistro, che prescrivono l'adozione di staffe di sicurezza e protezione dei tiranti, non erano applicabili alla macchina e tender del treno sul quale viaggiava l'Ancarani, perchè macchina e tender preesistevano alla promulgazione di tali norme, afferma che la eccezione disposta riguardo al materiale vecchio, non elimina la

responsabilità dell'Amministrazione in vista della prevedibilità dell'evento e della sua evitabilità mediante opportuna applicazione di quei ripari.

La contraddizione con la massima enunciata nella sentenza di annullamento non potrebbe essere più evidente. Ridotta tutta la materia del contendere alla questione sull'obbligo nell'Amministrazione di attuare cautele e congegni più perfetti di quelli consentiti dalle leggi e dai regolamenti e sulla responsabilità ad essa incombente per non averle attuate, s'impone all'attenzione del Supremo Collegio la preliminare ricerca intorno alla proponibilità di un'azione la cui base si concreta nella insufficienza dei mezzi e degli ordinamenti stabiliti per la esplicazione del servizio ferroviario e nella necessità che caso per caso l'Amministrazione integri o completi le cautele e i ripari indispensabili ad ovviare i sinistri. Basta porre la questione perchè si renda tosto manifesta la inammissibilità della indagine propostasi dalla Corte di Parma. Il servizio ferroviario nella sua attuazione si presenta al pubblico come la risultante di una serie assai complessa di forze materiali (macchine) e morali (personale), la cui precisa disposizione è oggetto di una quantità di leggi, di discipline e di ordinamenti ai quali il legislatore viene portando incessanti modificazioni, man mano che l'esperienza quotidiana e lo studio dei tecnici suggeriscono l'adozione di nuovi trovati per rendere più celere, più redditizio e più sicuro il servizio. L'insieme di queste norme costituisce la regola di comportamento dell'esercente; al quale nessuna responsabilità si può imputare, se l'evento dannoso dipende dagli stessi strumenti del trasporto, quando essi siano conformi alle prescrizioni regolamentari del tempo. Allora si dice che la possibilità del sinistro aderisce come una necessità, alla loro struttura. Nè vi è posto a soggettiva imprudenza e negligenza del vettore, là dove il sinistro sia il prodotto, eccezionale sì, ma inevitabile, di uno stato di cose indipendenti dalla sua volontà, date le condizioni nelle quali il servizio deve svolgersi.

La sentenza ha abbinato il concetto della prevedibilità dell'avvenimento, causa dell'infortunio, a quello della sua evitabilità mediante l'applicazione ai tiranti delle staffe di sicurezza. Ma se la prevedibilità poteva esser nota anche prima delle prescrizioni portate dalle istruzioni di servizio del 19 febbraio 1902, l'evitabi-

lità è stata dalle stesse istruzioni limitata al nuovo materiale. L'essersi fatta eccezione riguardo al materiale preesistente, significa che non si è creduto opportuno d'imporre all'esercente l'onere di trasformazioni e adattamenti del detto materiale, non proporzionale alla entità degli inconvenienti e dei pericoli inerenti al suo modo di essere.

La pretesa dell'Ancarani, accolta dalla sentenza, che l'Amministrazione sia stata lasciata arbitra di non applicare le staffe al vecchio materiale « ma a suo rischio e pericolo e senza pregiudizio della sua responsabilità », contrasta col principio che non vi è colpa in chi si comporta secondo le prescrizioni della legge, e che forse in nessun'altra materia come in questa le obbligazioni dell'assuntore di un pubblico servizio, sono tassativamente determinate da tutto un complesso di norme, di regolamenti e di istruzioni, per modo che nulla è lasciato al suo arbitrio; specie per ciò che riguarda la sicurezza del materiale e che si riflette sulla incolumità del pubblico. Al di là di queste norme e discipline vi è il fortuito, inteso in senso relativo ai mezzi e alle condizioni oggettive nelle quali il servizio si svolge.

Esclusa la prova di ogni altro elemento di colpa, la Corte di appello avrebbe dovuto arrestarsi di fronte alla questione, sottratta alla sua cognizione, intorno alla sufficienza delle cautele per la sicurezza dei meccanismi di trasporto consentite, sia pure in via di eccezione, dai regolamenti.

P. Q. M. — Accogliendo il ricorso proposto dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato contro la sentenza 30 luglio 1917 della Corte di Appello di Parma, cassa senza rinvio la sentenza medesima.

Passaggi a livello privati - Consegna delle chiavi agli utenti - Domanda di indennizzo - Inammissibilità per carenza di diritto.

Dato il carattere demaniale proprio delle ferrovie pubbliche, non esiste a favore degli utenti di passaggi a livello privati un diritto di servitù di transito, ma una semplice concessione, rego-

lata dalle norme della legge organica in materia. E poichè, alla stregua delle medesime non può parlarsi di obbligo per l'Amministrazione di tener sotto la sua vigilanza e custodia i passaggi suddetti, risultando anzi sancita la facoltà dell'esercente di effettuare la consegna delle relative chiavi agli utenti perchè si servano dell'attraversamento sotto la loro responsabilità, ne deriva che, quando tale provvedimento viene adottato, non ne rimane leso un diritto degli interessati e, quindi, manca in essi la materia ed il titolo per l'esercizio di un'azione di danno (1).

CASSAZIONE NAPOLI — Sentenza 20 giugno-30 luglio 1918 (*Pres.* Lomonaco; *Est.* De Notaristefani; *P. M.* Trabucchi - *concl. conf.*) — Castellano, *ricorrente,* contro Ferrovie Stato.

Considera in diritto, che il presente ricorso investa la interpretazione della convenzione racchiusa nel verbale di espropriazione. La Corte ritenne, che nessun obbligo contrattuale assunse l'Amministrazione di tenere al passaggio un guardiano, che si fosse pattuito a carico del concessionario il rischio inerente alla libertà e comodità del detto passaggio. Talchè il diritto subbiettivo nascente *ex contractu* devé intendersi escluso per sovrano convincimento espresso dal magistrato del merito con esauriente motivazione.

Il ricorrente argomenta in contrario sotto il profilo della violazione di legge, che la custodia debba ritenersi sempre a carico della parte alla quale interessa la polizia della strada; che non diversamente fu inteso quest'obbligo dall'Amministrazione delle ferrovie la quale riconobbe e rispettò la servitù così come fu convenuta ed intesa di fatto dalle parti nell'esercizio annoso di essa.

Ma se la genesi del diritto subbiettivo invocato a fondamento della pretesa indennità non può attingersi al contratto, molto meno tale diritto risulta tutelato da norma obbiettiva di legge.

Sulla questione un tempo controversa della demanialità delle ferrovie, ormai deve ritenersi assai prevalente in dottrina e nella

---

(1) Ved. sentenza 27 aprile 1918 della Cassazione Roma, Sezioni Unite, nel Bollettino 1918, IV, 265, con richiami in nota.

nostra giurisprudenza la opinione affermativa, che risale all'antico concetto delle *res pubblicæ usui destinatæ;* allo Stato spetta l'alta tutela, la conservazione delle strade ferrate, ai cittadini il diritto di usarne. Ciò posto, senza buon fondamento si invoca un diritto di servitù che non può essere costituito su beni di pubblico demanio. Per quanto riflette la custodia è risaputo che la legge regola diversamente i passaggi privati dalla intersecazione di vere e proprie strade pubbliche o private; importa adunque distinguere le norme per la custodia delle linee disciplinate nel pubblico interesse e quelle che concernono lo interesse privato. Ora l'obbligo dell'Amministrazione di tenere sotto la sua custodia e vigilanza il passaggio a livello non è sancito da alcun precetto legislativo, ed in senso contrario vige il disposto dell'art. 10 legge 30 giugno 1906, comma 4°, nei termini seguenti che non offrono dubbio d'interpretazione: I passaggi a livello privati possono essere muniti di chiusura con chiave da tenersi in consegna dell'utente, sotto la sua responsabilità.

In rapporto al caso, la resistente deduce che il numero dei treni, limitato quando iniziavasi l'esercizio della linea in contesa, fu considerevolmente aumentato per la costruzione della linea che per Potenza va a Taranto e Brindisi e per quella delle Calabrie; che quindi essendo mutate le condizioni del traffico, non valga il richiamo all'osservanza del patto da parte delle Ferrovie, le quali per molti anni tennero il passaggio chiuso con barriera mobile, custodito da un permanente guardiano con casotto; ma il Supremo Collegio nel prescindere da tale estremo deve per altro rilevare che non compete all'autorità giudiziaria decidere se un ente autonomo di diritto pubblico quale si considera l'Amministrazione delle ferrovie di Stato dopo la legge del 22 aprile 1905 abbia fatto buon governo del suo potere discrezionale, imponendo la chiusura del passaggio a livello.

Non ricorre la ipotesi della limitazione di un diritto soggettivo acquisito, che potrebbe dar luogo ad un congruo indennizzo anche quando fosse richiesta per misura di ordine pubblico, ma di una utilità concessa di fatto ad un privato non garentita dal contratto nè da alcuna legge e quindi secondo la massima più volte proclamata in giurisprudenza non si reputa esperibile azione di danni contro il provvedimento reso nello esercizio di un potere svolto

nella sfera di attività conferita dalla legge e diretta alla osservanza delle norme di polizia ferroviaria dettate nel pubblico interesse.

Da ultimo non si ravvisa nella sentenza impugnata difetto di motivazione in ordine alla responsabilità attribuita al Castellano per la conservazione della chiave: sarebbe stato intempestivo il giudizio su tale estremo poichè la contesa non ricadeva sopra alcun fatto attuale che potesse dar luogo a tale indagine, e non era necessario affermare il principio di intuitiva evidenza che la responsabilità in futuro de l'utente al passaggio dovrà essere regolata nei limiti della legge stabiliti.

Respinto il ricorso, si deve condannare il soccombente Castellano nelle spese, ecc.

ANNO XI — N. 38

19 SETTEMBRE 1918

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

Roma, settembre 1918 — Tip. Nazionale Bertero di G. Guadagnini e C.

DECRETO LUOGOTENENZIALE 15 *agosto* 1918, *n.* 1248, *concernente la distribuzione dell'avanzo di cassa del Consorzio obbligatorio per l'industria solfifera siciliana* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata e dei poteri conferiti al Governo del Re dalla legge 22 maggio 1915, n. 671;

Veduto l'art. 20 della legge 30 giugno 1910, n. 361, sul Consorzio obbligatorio per l'industria solfifera siciliana;

Vedute le norme per distribuzione dell'avanzo di cassa di detto Consorzio approvate col decreto Luogotenenziale 27 aprile 1916, n. 522:

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del ministro segretario di Stato per l'industria il commercio e il lavoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

In deroga alle disposizioni del secondo comma dell'art. 20 della legge 30 giugno 1910, n. 361, e agli articoli 1, 2 e 3 delle norme per la distribuzione dell'avanzo di cassa approvate col decreto Luogotenenziale 27 aprile 1916, n. 522, a far principio dall'esercizio 1916-17 e fino all'esercizio consortile, in cui sarà pubblicata la pace, l'avanzo di cassa, risultante a fine di ogni eserci-

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 10 settembre 1918, n. 214.

zio, sarà attribuito agli aventi diritto in ragione della quantità di zolfo per loro conto venduta e consegnata, sulla base della differenza tra il prezzo medio netto ricavato dalle vendite eseguite in tutte le piazze e il prezzo medio delle fedi di deposito emesse in tutte le piazze che concorrono alla ripartizione.

Art. 2.

La ripartizione del rimborso dei noli ferroviari, fatta dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato in virtù dell'art. 16 della legge 30 giugno 1910, n. 361, sarà fatta in proporzione delle spese di trasporto sostenute da ciascun consorziato.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato ad Agliè, addì 15 agosto 1918.

TOMASO DI SAVOIA

ORLANDO — CIUFFELLI.

Visto, *Il Guardasigilli*: SACCHI.

DECRETO LUOGOTENENZIALE 18 *agosto* 1918, *n.* 1281, *che istituisce il cap.* 59-ter *nello stato di previsione della spesa del Ministero per i trasporti marittimi e ferroviari per l'esercizio finanziario* 1918-1919 (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

Vista la legge 22 maggio 1915, n. 671, sul conferimento al Governo dei poteri eccezionali per la guerra;

Visto il Nostro decreto 4 luglio 1918, n. 994;;

Vista la legge 23 giugno 1918, n. 830;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del ministro segretario di Stato per il tesoro, di concerto con quello per i trasporti marittimi e ferroviari;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Nello stato di previsione della spesa del Ministero per i trasporti marittimi e ferroviari, per l'esercizio finanziario 1918-1919, è istituito il capitolo n. 59 ter: « Spese pel funzionamento del R. commissario straordinario per l'esercizio del porto di Civitavecchia (decreto Luogotenenziale 4 luglio 1918, n. 994) » con lo stanziamento di lire dodicimila (L. 12,000).

Il presente decreto andrà in vigore il giorno stesso della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* del Regno.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 14 settembre 1918, n. 218.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato ad Agliè, addì 18 agosto 1918.

TOMASO DI SAVOIA.

ORLANDO — NITTI — VILLA.

Visto, *Il Guardasigilli*: SACCHI.

DECRETO LUOGOTENENZIALE 8 *settembre* 1918, *n.* 1307, *che modifica gli articoli* 10-12 *e* 13 *del decreto Luogotenenziale* 10 *febbraio* 1918, *n.* 107, *concernente l'aumento degli stipendi al personale civile e militare di ciascuna Amministrazione dello Stato* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

Vista la legge 22 maggio 1915, n. 671, sul conferimento al Governo dei poteri eccezionali per la guerra;

Visto il decreto Luogotenenziale 10 febbraio 1918, n. 107, recante provvedimenti a favore di personali varî;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del presidente del Consiglio dei ministri, ministro dell'interno, e del ministro segretario di Stato per il tesoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 14 settembre 1918, n. 218.

Art. 1.

Gli articoli 10 e 12 del decreto Luogotenenziale 10 febbraio 1918, n. 107, sono modificati come segue:

Art. 10. — Gli aumenti di stipendio di cui nel presente decreto non possono essere ceduti, nè pignorati, nè sequestrati e ad essi non sono applicabili le disposizioni della legge 30 giugno 1908, n. 335, fatta eccezione per quanto concerne gli alimenti dovuti per legge.

Art. 12. — I reclami di qualunque natura ai quali potrà dar luogo l'applicazione del presente decreto — esclusi quelli presentati dal personale contemplato all'art. 8 — saranno decisi dal ministro del tesoro, sentita una Commissione nominata con decreto Reale, composta da un presidente di sezione, o consigliere di Stato, presidente, da un consigliere della Corte dei conti, dal direttore generale dell'Amministrazione civile al Ministero dell'interno, e, in sua assenza o impedimento, dal vice-direttore generale, da un consigliere di Corte di appello, da un vice-avvocato erariale, da un rappresentante dell'Amministrazione del tesoro e da un rappresentante dell'Amministrazione interessata, aventi grado non inferiore a capo divisione.

Contro la decisione del ministro non è ammesso alcun gravame nè in via amministrativa nè in via giurisdizionale.

Art. 2.

L'art. 13 del decreto Luogotenenziale 10 febbraio 1918, n. 107, è modificato nel senso che, in caso di assenza o di impedimento, il ragioniere generale dello Stato, chiamato a far parte della Commissione con l'articolo stesso istituita, possa farsi sostituire da un ispettore generale di ragioneria.

Art. 3.

Le disposizioni dell'art. 1 del presente decreto, eccezione fatta per quanto concerne la sostituzione del direttore generale della

Amministrazione civile in seno alla Commissione dei reclami, avranno vigore dal 1° febbraio 1918; le altre dal giorno della pubblicazione di questo decreto nella *Gazzetta Ufficiale* del Regno.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 8 settembre 1918.

TOMASO DI SAVOIA.

ORLANDO — NITTI.

Visto, *Il Guardasigilli*: SACCHI.

DECRETO LUOGOTENENZIALE 14 *settembre* 1918, *n.* 1314, *che dal* 1° *ottobre* 1918 *fino a tutto l'esercizio finanziario successivo a quello in cui sarà pubblicata la pace concede una indennità mensile al personale di ruolo ed a quello straordinario, avventizio od assimilato in servizio di ciascuna Amministrazione dello Stato, civile e militare* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

Vista la legge 22 maggio 1915, n. 671, sul conferimento al Governo dei poteri eccezionali per la guerra;

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 16 settembre 1918, n. 219.

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del presidente del Consiglio dei ministri, ministro segretario di Stato per l'interno, e del ministro segretario di Stato per il tesoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

È concessa una indennità mensile di L. 100 al personale di ruolo ed al personale straordinario, avventizio od assimilato in servizio di ciascuna Amministrazione dello Stato, civile o militare, provvisto di stipendio o di retribuzione non superiore alle L. 10,000 annue, al netto dell'aumento percentuale di cui al decreto Luogotenenziale 10 febbraio 1918, n. 107.

La stessa indennità è dovuta al personale indicato alle lettere *b*) e *c*) dell'art. 1 del decreto Luogotenenziale 4 ottobre 1917, n. 1673.

Ai fattorini telegrafici effettivi, non contemplati dalla detta lettera *c*), è assegnata un'indennità mensile di L. 35.

La indennità di cui ai comma primo e secondo del presente articolo è stabilita in L. 65 per i celibi ed i vedovi senza prole, che non abbiano persone di famiglia conviventi ed a carico.

Art. 2.

Al personale provvisto di stipendio superiore alle L. 10,000, al netto dell'aumento percentuale di cui al decreto Luogotenenziale 10 febbraio 1918, n. 107, sarà corrisposta una indennità in misura ridotta fino a raggiungere, con lo stipendio, le L. 10,000 aumentate della indennità stabilita al comma 1° del precedente articolo.

Art. 3.

Agli ammogliati con più di tre figli, minori o inabili al lavoro, conviventi ed a carico, è, inoltre, assegnata una indennità mensile suppletiva in ragione della misura massima del sussidio stabilito

col decreto Luogotenenziale 29 luglio 1917, n. 1199, a favore dei congiunti bisognosi dei militari alle armi, e, cioè, di L. 0.85 giornaliere per ogni figlio in più dei tre.

Conforme trattamento è fatto a coloro che abbiano più di quattro persone di famiglia, compresi i figli, purchè minori o inabili al lavoro, conviventi ed a carico, per ogni persona in più delle quattro.

Art. 4.

Agli effetti del presente decreto, i maestri elementari inscritti nei ruoli provinciali, ai termini dell'articolo 43 della legge 4 giugno 1911, n. 487, sono equiparati agli impiegati di ruolo dello Stato.

Art. 5.

Al personale appartenente ad istituzioni mantenute con concorsi dello Stato o di enti locali, nominati con decreto Reale o Ministeriale, sono applicabili le disposizioni del presente decreto.

La maggiore assegnazione all'uopo necessaria è ripartita fra i vari enti, in proporzione del contributo da essi corrisposto.

Art. 6.

Al personale di ruolo ed avventizio degli economati generali dei benefici vacanti e degli archivi notarili distrettuali e sussidiari del Regno, sono applicabili le disposizioni del presente decreto.

Le spese all'uopo necessarie fanno carico ai bilanci speciali delle dette aziende.

Art. 7.

Sono abrogate tutte le altre disposizioni autorizzanti concessioni di indennità per la durata della guerra al personale contemplato nei precedenti articoli del presente decreto.

Con decreti dei ministri della guerra e della marina, di concerto col ministro del tesoro, saranno stabilite le norme necessarie per l'applicazione del presente decreto ai personali militari, ivi compresi gli ufficiali appartenenti alle categorie in congedo, fermo restando, in quanto applicabili, quelle determinate con i decreti Luogotenenziali 14 febbraio 1918, n. 196, e 21 aprile stesso anno, n. 800.

Art. 8.

La indennità di cui al presente decreto non spetta al personale civile e militare delle varie Amministrazioni dello Stato che si trovi o sarà destinato a prestare servizio in Tripolitania ed in Cirenaica, col trattamento previsto dai Regi decreti 5 giugno 1913, n. 798, e 22 gennaio 1914, n. 147, nonchè al personale metropolitano dipendente dalle Amministrazioni predette, comunque dislocato in quelle colonie, col trattamento economico di guerra o di missione.

Art. 9.

A decorrere dal 1° ottobre 1918 le disposizioni dell'art. 1°, comma 1°, del presente decreto, concernente la misura della indennità, e quelle del successivo articolo 3, sono estese al personale ferroviario appartenente all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato ed a quello addetto al servizio di navigazione dello stretto di Messina, in sostituzione delle disposizioni approvate con l'articolo 1 del decreto Luogotenenziale 18 agosto 1918, n. 1145, restando abrogate le disposizioni di cui al primo comma, lettere *a*), *b*), *c*) dell'art. 2 del detto decreto, e soppresse, nel penultimo comma dell'articolo medesimo, le parole « della residenza e ».

Art. 10.

L'indennità mensile assegnata agli agenti portalettere rurali dai decreti Luogotenenziali 29 luglio 1917, n. 1233, e 9 giugno 1918, n. 833, ed il compenso straordinario stabilito a favore dei procaccia

a piedi dall'art. 2 del decreto Luogotenenziale 4 ottobre 1917, n. 1673, sono aumentati in ragione di lire 50 annue.

È mantenuta l'indennità prevista dal decreto Luogotenenziale 9 giugno 1918, n. 833, a favore dei ricevitori, reggenti e gerenti postali telegrafici-fonotelegrafici, ed è ripristinata l'indennità assegnata al detto personale dal decreto Luogotenenziale 7 ottobre 1917, n. 1747.

Art. 11.

I reclami di qualunque natura ai quali può dar luogo l'applicazione dei precedenti articoli di questo decreto, sono decisi dal ministro del tesoro, nei modi ed agli effetti stabiliti nell'art. 12 del decreto Luogotenenziale 10 febbraio 1918, n. 107, sentita la Commissione istituita dall'articolo stesso.

Art. 12.

Sarà assunta a carico del tesoro la spesa per l'applicazione delle disposizioni degli articoli 1, 2 e 3 del presente decreto al personale di altri enti statali.

Art. 13.

Nelle Amministrazioni civili e militari dello Stato, esclusa quella delle ferrovie e quella delle poste e telegrafi e dei telefoni, per la quale rimangono in vigore le disposizioni dei decreti Luogotenenziali 14 luglio 1918, nn. 983 e 985, la retribuzione oraria per compenso di lavoro straordinario non potrà superare:

per il personale amministrativo e di ragioneria, fino al grado di capo sezione od equiparato incluso, L. 1.25;

per il personale d'ordine, L. 1.00;

per i commessi, capi uscieri, uscieri ed inservienti, L. 0.60.

Al personale straordinario, avventizio od assimilato, tale retribuzione sarà corrisposta, entro i limiti sopra indicati, in rela-

zione alle funzioni da ciascuno esercitate ed all'assegno di cui è provvisto.

Con disposizione dei singoli ministri la predetta retribuzione per il lavoro straordinario, eseguito dopo le ore 20, potrà essere aumentata in misura non superiore al doppio.

Non potrà compiersi giornalmente un numero di ore di lavoro straordinario retribuito superiore alle tre.

Per il lavoro da eseguire a cottimo non si potrà superare il limite massimo di retribuzione sopra stabilito.

Il disposto del presente articolo non è applicabile ai funzionari di grado superiore a quello di capo sezione od equiparato.

Art. 14.

Le spese per compensi di lavoro straordinario ed a cottimo di qualsiasi natura al personale di ruolo, nonchè a quello avventizio, straordinario od assimilato delle Amministrazioni civili e militari dello Stato, esclusa quella delle ferrovie, saranno pagate esclusivamente con mandati diretti.

Art. 15.

È fatto divieto alle Amministrazioni o Commissariati, di seguito indicati, che gestiscono fondi mediante conti correnti col tesoro dello Stato, di pagare compensi per lavori straordinari a carico dei fondi stessi.

Le somme necessarie per tali pagamenti, da eseguirsi sempre con mandati diretti, saranno stanziate in appositi capitoli da istituirsi, per ciascuna Amministrazione o per ciascun Commissariato, nei bilanci dei Ministeri di cui appresso. L'importo corrispondente alle somme erogate verrà rimborsato al tesoro mediante prelevazioni dai fondi surriferiti e conseguente versamento, con imputazione allo stato di previsione dell'entrata:

Sottosegretariato di Stato per la propaganda all'estero e la stampa, bilancio Ministero tesoro;

Commissariato generale per la propaganda all'interno, bilancio Ministero interno;

Commissariato generale dei combustibili nazionali, bilancio Ministero tesoro;

Commissariato generale dei carboni, bilancio Ministero trasporti marittimi e ferroviari.

Art. 16.

Con decreti del ministro del tesoro, di concerto con i ministri competenti, verrà determinata, con la decorrenza e per la durata stabilite dall'art. 18 del presente decreto, l'indennità mensile a favore dei salariati dello Stato.

Art. 17.

Con decreti del ministro del tesoro sarà provveduto alla iscrizione, nei bilanci delle varie Amministrazioni, delle somme occorrenti al pagamento della indennità di cui al presente decreto, alla quale è esteso il disposto dell'articolo unico del decreto Luogotenenziale 7 gennaio 1917, n. 45.

Art. 18.

Il presente decreto avrà applicazione a decorrere dal 1° ottobre 1918 fino a tutto l'esercizio finanziario successivo a quello in cui sarà pubblicata la pace.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 14 settembre 1918.

TOMASO DI SAVOIA.

ORLANDO — NITTI.

Visto, *Il Guardasigilli*: SACCHI.

COMUNICATO

Case economiche pei ferrovieri. — Con riferimento all'ordine di servizio n. 91 (S.) del 22 agosto 1918 (Bollettino n. 34) si partecipa che le « Norme per gli inquilini » delle case economiche pei ferrovieri, sono state depositate presso l'Ufficio Contratti della Direzione generale — Servizio Segretariato — con atto pubblico n. 10-1918 di repertorio del 2 settembre 1918 e registrate a Roma il 3 settembre 1918 al Registro 392, n. 1574. Atti pubblici.

Il Direttore generale
R. DE CORNE'.

(VERDE).

Ordine di servizio N. 5v. (M.).

Posticipazione dell'ora legale.

In conformità al disposto del decreto Luogotenenziale 21 febbraio 1918, n. 162, sulla posticipazione di 60 minuti dell'ora legale, che dovrà avere effetto alla mezzanotte dal 6 al 7 ottobre p. v., si dovranno osservare le seguenti disposizioni:

1° Alle ore 24 del 6 ottobre tutti gli agenti, addetti alle stazioni, ai depositi, alla sorveglianza delle linee ed ai treni (personale di movimento, di trazione e dei lavori) dovranno riportare l'indice delle ore degli orologi alle ore 23 per modo da fargli percorrere una seconda volta l'arco fra le ore 23 e 24. Queste ore ripetute dovranno indicarsi sui documenti di servizio come 23 bis e 24-bis, facendovi pure figurare come bis i tempi intermedi fra le ore stesse.

I capi stazione verificheranno gli orologi dei capi-treno con quello della stazione già rettificato e li ripiomberanno e quando non siano in grado di tornarli a piombare, ne faranno annotazione sul foglio di corsa. Dovranno, inoltre, assicurarsi che il macchinista abbia rettificata l'ora del proprio orologio in base a quella indicatagli dal capo treno.

2° I treni che alle ore 24 dell'attuale regime si trovassero in una stazione atta al loro ricovero dovranno esservi trattenuti per attendere l'ora di partenza secondo il nuovo regime.

I treni invece che alle ore 24 dell'attuale regime dovessero trovarsi in corsa, dovranno fermarsi nella stazione precedente a quella nella quale giungerebbero dopo le ore 24, qualora continuassero la corsa. Tale fermata dei treni dovrà avvenire anche se non prescritta: epperciò le stazioni interessate dovranno provvedere all'arresto dei treni medesimi, che attenderanno l'ora di partenza secondo il nuovo regime.

3° Nella notte dal 6 al 7 ottobre, dalle ore 23 del vecchio fino alle ore 1 del nuovo regime, dovrà essere applicato, dove non funziona il blocco, il consenso telegrafico sulle linee con semplice binario e il giunto su quelle con doppio.

4° Per agevolare il passaggio dal vecchio al nuovo regime nella notte dal 6 al 7 ottobre dovrà, possibilmente, limitarsi l'effettuazione di treni straordinari, e dovranno pure, in quanto possibile, sospendersi, in tutto o in parte del percorso, i treni merci ordinari e straordinari giornalieri.

5° Salvo casi di assoluta urgenza, dovrà altresì essere evitata, nella notte dal 6 al 7 ottobre, la circolazione dei carrelli e dei treni materiali.

Le Divisioni dei servizi attivi impartiranno, d'accordo, le necessarie disposizioni, assicurandosi che da parte del personale dipendente si sia compresa la modificazione per applicarla regolarmente e senza incertezze, e provvederanno altresì perchè venga esercitata una speciale sorveglianza sull'andamento dei treni nella notte dal 6 al 7 ottobre.

Le Divisioni Movimento daranno, poi, speciali istruzioni alle stazioni interessate negli incroci durante il periodo in questione, provvedendo anche per l'opportuna sorveglianza, ove riterranno del caso.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 16, 18, 31, 32, 34, 35, 36, 37, 41, 42, 44, 45, 55, 56, 57 e 58.

Il Direttore generale
R. DE CORNE'

SENTENZE

Contratto di trasporto - Processo verbale per constatazione di perdite od avarie.

È valido e costituisce quindi un efficace mezzo di prova il processo verbale steso senza il contraddittorio del mittente o del destinatario, per la constatazione di danni alle cose trasportate, quando questa constatazione debba seguire in stazione diversa da quella di partenza o di arrivo (art. 135 delle Tariffe).

CASSAZIONE DI TORINO — Sentenza 23 aprile-4 maggio 1918 (*Pres.* Vigo; *Est.* Rubino; *P. M.* Albini - *concl. conf.*) — Gualco & Richard, *ricorrente,* contro Ferrovie Stato.

Ritenuto che col secondo mezzo la ricorrente, censurando la sentenza per la violazione e falsa applicazione dell'art. 135 tariffe e condizioni di cui alla legge 27 aprile 1885, n. 3048, e dell'art. 270 Cod. Proc. Civ., osserva che, sebbene la legge ferroviaria abbia agli articoli 402 e 71 Cod. Comm. sostituito, pei casi di avaria, l'art. 135 delle condizioni e tariffe, pur richiedendo questo articolo, come l'art. 71, che alla nomina del perito per l'accertamento del fatto e sue causali abbiano a concorrere tutte le parti, le Ferrovie cioè e l'avente diritto alla spedizione, mentre nel caso sarebbero concorse le sole Ferrovie, segua che la eseguita perizia non possa avere la virtù di prova legale a fronte di essa ricorrente, non stata chiamata alla nomina del perito ed all'incombente, sì che il Tribunale, avendo, a base del suo giudizio, diversamente opinato, sia erroneamente caduto nelle suindicate violazioni e falsa applicazione.

Ma evidentemente anche questo mezzo non ha consistenza.

La Società mittente stava in Alassio; la Ditta destinataria risiedeva in Torino; l'avaria veniva avvertita a Savona.

Quindi data la diversità di località o di piazza, anche avesse dovuto farsi applicazione dell'art. 71 Cod. Comm., non sarebbe occorso preavviso alla Ditta ricorrente di Torino, disponendo lo stesso che il provvedimento di verifica della merce intanto debba, avanti l'esecuzione, essere notificato alla controparte in quanto questa si trovi nel luogo; e perciò sempre valore legale, secondo codesto articolo, avrebbe avuto la perizia, anche se stata eseguita in assenza di questa controparte. E la semplice lettura del citato art. 135 dimostra poi errato l'assunto della medesima.

In tutti i casi di avaria, dice lo stesso, l'Amministrazione ha l'obbligo di fare immediatamente le occorrenti indagini, ecc.; qualora si scopra e si supponga un'avaria, si deve tosto procedere all'accertamento del fatto mediante verbale, ecc.; la verificazione deve essere eseguita, *per quanto è possibile,* in presenza di chi ha diritto di disporre della spedizione, ecc., col concorso di periti se occorre.

Dunque l'articolo esige la presenza dell'avente diritto alla perizia, *solo per quanto è possibile.*

Ora, ove si voglia riflettere che codesti accertamenti e perizie esigono la massima urgenza o sollecitudine onde non si abbiano a perdere anche le traccie necessarie ad assodare lo stato delle cose ed a stabilire la causa dell'avaria, ben si comprende che alle parole — *per quanto è possibile* — dell'articolo non sia a darsi una interpretazione assoluta e che quando mittente e destinatario risieggano in altra piazza e distanti dal luogo ove, lungo il trasporto, fu il danno avvertito, la presenza loro all'incombente, anche per l'analogia del caso con quello del ricordato art. 71, non si debba dire essere imposta.

Epperciò la perizia fatta dalle Ferrovie assumere, sebbene sia stata eseguita e verbalizzata senza il concorso della Ditta ricorrente, fu pienamente regolare e deve sortire pieno e legale effetto.

Onde anche questo secondo mezzo viene a cadere.

Espropriazioni parziali - Indipendenza del tratto della zona espropriata - Superfluità della doppia valutazione.

Negli espropri parziali, ove la parte espropriata sia economicamente indipendente del tutto o possa essere distaccata senza che la destinazione o l'utilizzazione dell'intero fondo ne soffra pregiudizio, si può fissare l'indennità con un processo diretto di valutazione della sola parte della zona espropriata (art. 40 legge sulle espropriazioni per p. u.).

CASSAZIONE ROMA — Sentenza 9-23 luglio 1918 (*Pres.* Martini; *Est.* D'Amelio; *P. M.* Nonis - *concl. conf.*) — Cavazza, *ricorrente,* contro Ferrovie Stato.

IN FATTO.

Con decreto del prefetto di Bologna venivano espropriate per cause di pubblica utilità alcune zone al terreno di proprietà del sig. Ercole Cavazza, occorrenti per la sistemazione del tronco ferroviario Bivio Verona-Revere. L'indennità, che non fu concordata, venne stabilita dal perito, nominato dal Tribunale, ing. Tiepolo, in L. 407.25. Il Cavazza mosse opposizione alla perizia ai sensi dell'articolo 51 della legge 25 giugno 1865, notificando la citazione al Direttore generale delle ferrovie dello Stato. Avanti il Tribunale e la Corte di Appello di Bologna e poi avanti questa Corte di Cassazione si svolse il giudizio limitatamente alla questione pregiudiziale della validità della citazione; ma avendo questa Corte riconosciuto che validamente era stato convenuto il Direttore generale delle ferrovie, la causa fu rinviata per nuovo esame alla Corte di Appello di Roma. Questa, con la sentenza oggi denunziata, in data 4 ottobre 1917, decise nel merito l'opposizione del Cavazza.

I motivi di opposizione erano sostanzialmente due: la mancanza di motivazione nella relazione del perito, il quale non aveva punto spiegato con quali criteri avesse proceduto a fissare i prezzi

unitari posti a base della determinazione dell'indennità e la violazione dell'articolo 40 della legge 25 giugno 1865 sull'espropriazione per pubblica utilità per avere omesso il perito di fare la duplice valutazione del fondo, come dispone la legge in caso di espropriazione parziale. Il Cavazza inoltre osservava che il perito avrebbe dovuto applicare i criteri di determinazione della indennità prescritta dall'articolo 13 della legge 15 gennaio 1885 pel risanamento della città di Napoli.

La Corte osservò che dal rapporto del perito risultava aver questi sufficientemente spiegato i criteri coi quali aveva ripartito in tre categorie le zone di terreno da espropriare e stabilito il prezzo di ciascun metro quadrato a seconda della natura del terreno e della sua utilizzazione. Aggiunse che non era punto necessario che il perito stabilisse l'indennità nella differenza fra il prezzo dell'immobile prima dell'occupazione e quello della residua parte dopo l'occupazione, giacchè dalla perizia stessa risultava palese che nel caso del Cavazza l'occupazione di una piccolissima zona incolta non influiva minimamente sul valore della restante parte del fondo.

Avverso detta sentenza ricorre il Cavazza e ne domanda l'annullamento, denunziando la violazione dello articolo 517 Codice di procedura civile per difetto di motivazione, specie in rapporto allo articolo 264 dello stesso Codice, che esige dal perito la giustificazione del parere e per violazione dell'articolo 13 della legge 15 gennaio 1885.

IN DIRITTO.

La Corte osserva che basta scorrere le brevi considerazioni svolte dalla sentenza denunziata per convincersi del fondamento della censura mossale di difetto di motivazione.

Due eccezioni si opponevano dal Cavazza alla perizia: una di forma, l'altra di sostanza.

La prima riguardava la mancata giustificazione dei criteri, coi quali il perito avea fissato l'indennità e l'omessa osservanza della norma prescritta dallo articolo 40 della legge 25 giugno 1865 sull'espropriazione per causa di pubblica utilità.

Su di essa ha ben motivato la sentenza denunziata, osservando che gli elementi forniti dal perito sono idonei a giustificare il suo avviso e che è vano chiedere una lunga e complessa esposizione di principî o di rilievi là dove è sufficiente un sobrio accenno dei fattori costitutivi dell'indennità per riconoscerne l'esattezza e la equa misura. Ha aggiunto del pari opportunamente che la duplice valutazione del fondo, richiesta dall'articolo 40 sopra ricordato, in caso di espropriazione parziale, presuppone il deprezzamento della restante parte del fondo non espropriato, ma che qualora ciò sia escluso in linea di fatto, come nella specie afferma il perito, quel procedimento non ha più ragion di essere e l'indennità può essere fissata con un processo diretto di valutazione della sola parte della zona espropriata. Questo può essere consentito tutte le volte che la parte espropriata sia economicamente indipendente del tutto e possa essere distaccata senza che la destinazione o l'utilizzazione dell'intero fondo ne soffra pregiudizio. Accertare tale condizione di fatto è còmpito del perito e del giudice di merito; ma qualora ad essi risulti sussistere, la doppia valutazione dell'articolo 40 risulta superflua e la sua omissione non può considerarsi come inosservanza della norma di legge, giacchè dove questa non trova applicazione non ha imperio.

Diverso fondamento ha l'altra censura. Il ricorrente aveva fatto osservare al magistrato di merito che la espropriazione parziale del suo fondo facevasi per lavori occorrenti a costruzioni ferroviarie e che, di conseguenza, i criteri per determinarne l'indennità dovevano trarsi dalla legge del 15 gennaio 1885, n. 2892, per il risanamento della città di Napoli. In effetti l'articolo 77 della legge 7 luglio 1907 sull'ordinamento definitivo dello esercizio di Stato delle ferrovie, dispone che alle espropriazioni occorrenti per lavori sulle linee esistenti o per nuove costruzioni ferroviarie si applicheranno le norme degli articoli 12 e 13 della citata legge. Il perito, invece, si è attenuto esclusivamente ai criteri della legge 25 giugno 1865. In tale grave obbiezione la sentenza denunciata non spende alcuna parola. Si può dire che a lei è sfuggita completamente. Lo riconosce la stessa Amministrazione resistente, la quale però si sforza a dimostrare che il Cavazza non ha alcun interesse a lamentarsi del difetto di motivazione al riguardo, giacchè se il perito e i giudici di merito avessero dovuto fissare l'indennità

a lui spettante in base ai dati dell'imponibile catastale, come prescrive la citata legge del 1883, gli sarebbe spettato un corrispettivo minore di quello assegnatogli. La difesa dell'Amministrazione tenta di dare una prova delle sue affermazioni prendendo a calcolo i dati suddetti e deducendone l'ammontare dell'indennizzo, che sarebbe dovuto al ricorrente.

Ma è evidente che il Collegio Supremo non può seguire la resistente Amministrazione su questa via. Ad essa non è dato procedere all'accertamento dell'indennità che competerebbe al ricorrente in forza della legge del 1885, nè constatare se questa risulti minore o maggiore di quella liquidata dal perito giudiziario in base alla legge del 1865. Tali indagini spettano soltanto al giudice di merito, ed è soltanto avanti la Corte di rinvio che l'Amministrazione potrà far valere la sua tesi, dandone la dimostrazione di fatto. Il Collegio Supremo deve limitarsi a riconoscere che la sentenza denunciata contiene una grave lacuna nella sua motivazione su di un punto essenziale della contestazione e che per tale difetto, deve essere annullata.

ANNO XI – N. 39

26 SETTEMBRE 1918

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

Parte prima. — Leggi e decreti:

Parte seconda. — Ordini generali, Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata*:

Roma, settembre 1918 — Tip. Nazionale Bertero di G. Guadagnini e C.

Parte terza. — Ordine di servizio e Circolari *di durata determinata.*

(*Per memoria*).

In appendice:

(*Per memoria*).

Parte quarta. — Giurisprudenza ferroviaria:

DECRETO LUOGOTENENZIALE 18 *agosto* 1918, *n*. 1279, *che sottopone al controllo governativo la esportazione degli animali bovini dal territorio di ciascuna Provincia, stabilendone le modalità* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata e dei poteri conferiti al Governo del Re con la legge 22 maggio 1915, n. 671;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del ministro per l'agricoltura, di concerto con i ministri dell'interno, della grazia e giustizia e dei culti, degli approvvigionamenti e i consumi, e dei trasporti marittimi e ferroviari;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

La esportazione degli animali bovini dal territorio di ciascuna Provincia è sottoposta al controllo del Governo.

Il Ministero per l'agricoltura, o, per delega di esso, il prefetto della Provincia, possono concedere autorizzazioni, anche generali, sentito il commissario agricolo provinciale e la Commissione provinciale di incetta bovini e foraggi.

Agli effetti di questa disposizione sono vietati i carichi e le

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 17 settembre 1918, n. 220.

spedizioni di animali bovini, se non sia presentato regolare certificato di autorizzazione.

I capi delle stazioni ferroviarie annoteranno sul certificato la data della spedizione e daranno di questa avviso al prefetto, con l'indicazione del numero e della categoria degli animali, del cognome e nome dello speditore e del destinatario, della stazione di destinazione e della data di autorizzazione alla esportazione.

Art. 2.

Le fiere e i mercati degli animali bovini si intendono vietati, se non siano espressamente autorizzati, nell'interesse dell'agricoltura, dal prefetto della Provincia, previ accordi col Ministero per l'agricoltura, sentito in ogni caso il commissario agricolo provinciale.

Art. 3.

Le infrazioni alle norme di cui all'art. 1 del presente decreto, sono punite con la pena pecuniaria di lire duecento, per ogni animale bovino esportato o che siasi tentato esportare.

È ordinata, in ogni caso, la confisca degli animali. La pena pecuniaria è applicata dall'intendente di finanza con le norme stabilite negli articoli 42 al 48 del decreto Luogotenenziale 6 maggio 1917, n. 740, e il ricorso al ministro per l'agricoltura deve proporsi nel termine perentorio di giorni dieci dalla data della notificazione del decreto di condanna.

Sono anche applicabili gli articoli 12, 13, 14 e 17 del decreto Luogotenenziale 18 aprile 1918, n. 497.

Contro la decisione del ministro non è ammesso alcun gravame.

Art. 4.

Il presente decreto entrerà in vigore nel quinto giorno dopo quello della pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale*.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato ad Agliè, addì 18 agosto 1918.

TOMASO DI SAVOIA.

ORLANDO — MILIANI — SACCHI — CRESPI — VILLA.

Visto, *Il Guardasigilli*: SACCHI.

DECRETO LUOGOTENENZIALE 18 *agosto* 1918, *n.* 1303, *che dà facoltà al ministro per i trasporti marittimi e ferroviari di autorizzare le aziende esercenti i servizi marittimi ad aumentare il supplemento di guerra sulle tariffe massime, previste dai capitolati per i trasporti sulle linee di navigazione sovvenzionate* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;
Vista la legge 22 maggio 1915, n. 671;
Visti i Nostri decreti 2 giugno 1916, n. 59; 19 aprile 1916, n. 438, e 29 aprile 1917, n. 803;

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 18 settembre 1918, n. 221.

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del ministro pei trasporti marittimi e ferroviari, di concerto col presidente del Consiglio dei ministri, ministro dell'interno, coi ministri delle finanze, del tesoro, della marina, dei lavori pubblici, dell'agricoltura, dell'industria, commercio e lavoro, delle colonie, delle poste e telegrafi;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Il ministro per i trasporti marittimi e ferroviari ha facoltà di autorizzare le Società di navigazione « Marittima Italiana » con sede in Genova, « Sicilia » con sede in Roma e « Società Italiana di servizi marittimi » con sede in Roma, ad elevare al 200 % il supplemento di guerra sulle tariffe previste dall'art. 39 del capitolato allegato D, alla legge 30 giugno 1912, n. 685, pei trasporti tra scali del Regno e per quelli da o per le colonie italiane oltre Suez, da scalo a scalo delle colonie medesime e fra i porti del Mar Rosso compresi tra Aden e Suez.

È data pure facoltà al ministro per i trasporti marittimi e ferroviari di autorizzare le altre aziende esercenti i servizi marittimi sovvenzionati ad elevare al 200 % il supplemento di guerra sulle tariffe di trasporto previste dall'art. 37 del capitolato A approvato con legge 13 giugno 1910, n. 306.

Art. 2.

Saranno esclusi dall'aumento di cui all'art. 1 i trasporti di frumento e farine di frumento fra scali del Regno per i quali resta ferma la tariffa normale senza supplemento di guerra, come pure i trasporti di frumento e farine di frumento fra l'Italia e le colonie d'oltre Suez e da scalo a scalo delle colonie medesime per i quali resta fermo il supplemento di guerra del 100 % attualmente in vigore.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato ad Agliè, addì 18 agosto 1918.

TOMASO DI SAVOIA.

ORLANDO — VILLA — MEDA — NITTI — DEL BONO — DARI — MILIANI — CIUFFELLI — COLOSIMO — FERA.

Visto, *Il Guardasigilli*: SACCHI.

DECRETO LUOGOTENENZIALE 15 *settembre* 1918, *n.* 1318, *che affida la rappresentanza del Commissariato generale delle armi e munizioni istituito dal decreto medesimo e quello del Commissariato generale dell'areonautica al ministro dei trasporti marittimi e ferroviari che assume il titolo di ministro per le armi e i trasporti* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

Vista la legge 22 maggio 1915, n. 671;

Visto il R. decreto 16 giugno 1917, n. 980, che istituiva il Ministero per le armi e munizioni;

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 17 settembre 1918, n. 220.

Visto il R. decreto 22 giugno 1916, n. 756, che istituiva il Ministero per i trasporti marittimi e ferroviari;

Visto il R. decreto 1° novembre 1917, n. 1813, che istituiva il Commissario generale per l'aeronautica;

Visto il decreto Luogotenenziale 5 agosto 1917, n. 1215, che istituiva il Commissariato generale per i combustibili nazionali;

Vista la legge 12 febbraio 1888, n. 5195;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del presidente del Consiglio dei ministri, di concerto col ministro del tesoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

L'attività relativa alla produzione bellica, comprendente il Commissariato delle armi e munizioni di cui all'articolo seguente e il Commissariato generale dell'aeronautica di cui al R. decreto 1° novembre 1917, n. 1813, è rappresentata in Consiglio dei ministri dal ministro dei trasporti marittimi e ferroviari, che assume il titolo di ministro per le armi e i trasporti.

Tutti i provvedimenti per i quali sia richiesta una deliberazione del Consiglio dei ministri saranno presi su proposta del ministro suddetto che firmerà gli atti relativi, assumendone la responsabilità.

Art. 2.

Tutti i servizi assegnati al Ministero per le armi e munizioni, giusta il R. decreto 16 giugno 1917, n. 980, sono affidati ad un commissario generale, il quale avrà la piena rappresentanza giuridica dell'Amministrazione stessa, salvo le disposizioni degli articoli seguenti.

È istituito presso il Commissariato suddetto un segretario generale che coadiuva il commissario generale e potrà sostituirlo in caso di assenza o impedimento. Il segretario generale è nominato per decreto Reale, sentito il Consiglio dei ministri.

Art. 3.

Al commissario generale per le armi e munizioni è attribuita la qualità di commissario Regio per partecipare nel Senato e nella Camera dei deputati alle discussioni che rientrano nella competenza del Commissariato anzidetto.

Salvo gli speciali poteri affidati dal presente decreto, la carica di commissario generale per le armi e munizioni è, per tutto il resto, parificata a quella di sottosegretario di Stato.

Art. 4.

È costituito presso il ministro delle armi e i trasporti un Comitato amministrativo centrale incaricato di regolare l'assegnazione delle materie prime di uso comune fra tutti i servizi attinenti alla produzione bellica.

Esso sarà presieduto dal ministro e ne faranno parte i commissari generali dell'aeronautica, delle armi e munizioni e dei combustibili nazionali, e vi potranno intervenire ministri di altri dicasteri per deliberazioni di comune interesse.

Art. 5.

Il ministro delle armi e dei trasporti farà parte del Comitato di guerra, istituito con decreto Luogotenenziale 15 dicembre 1917, n. 1793. Potranno intervenirvi i commissari generali dell'aeronautica e delle armi e munizioni quando si trattino argomenti riguardanti le loro rispettive amministrazioni.

Art. 6.

Con decreti Reali, su proposta del ministro del tesoro, di concerto coi ministri interessati, saranno introdotte negli stati di previsione della spesa le modificazioni necessarie, in conseguenza

delle disposizioni del presente decreto. Saranno stabilite tutte le altre norme che potranno occorrere per l'attuazione del decreto stesso, con decreti Reali, su proposta del presidente del Consiglio dei ministri di concerto con i ministri interessati.

Art. 7.

È abrogata ogni diversa e contraria disposizione.

Art. 8.

Il presente decreto entrerà in vigore dal giorno della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* del Regno ed avrà effetto per tutta la durata della guerra.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 15 settembre 1918.

TOMASO DI SAVOIA.

ORLANDO — NITTI.

Visto, *Il Guardasigilli*: SACCHI.

Ordine di servizio N. 104. (V.).

Norme per le visite periodiche dei carri.

A temporanea deroga delle disposizioni contenute nell'ordine di servizio n. 281-1915 (Bollettino ufficiale n. 41 del 14 ottobre 1915), sino a nuovo avviso, viene tolto l'obbligo della visita periodica con rialzo ai carri F. S. (compresi quelli adattati provvisoriamente ad uso bagagliaio). Questi saranno invece sottoposti a visite speciali negli intervalli di tempo sottoindicati:

a) *Carri coperti* muniti di apparecchi per il freno continuo od anche solo della semplice condotta . . . . ogni 9 mesi

b) *Carri coperti* non muniti di apparecchi per il freno continuo ed indistintamente tutti i *carri scoperti*, inclusi i *carri serbatoi* ogni 36 mesi

Dette visite, che consisteranno essenzialmente nella verifica dei fuselli, dei cuscinetti, del rodiggio e degli organi di sospensione e di frenatura, saranno di regola eseguite *senza rialzo*, salvo il caso in cui per le speciali condizioni del veicolo il rialzo sia ritenuto necessario.

Per indicare sui carri l'avvenuta visita speciale (con o senza rialzo), si dovrà adottare l'abbreviazione VIS. seguìta dalla sigla della località nella quale la visita venne eseguita e dalla data, da applicarsi in tinta rossa (anzichè bianca) su entrambi i lungheroni a destra di chi guardi il veicolo. All'atto dell'applicazione di questa marca dovranno essere cancellate quelle preesistenti relative alla visita con rialzo o alla visita semplice eseguita in precedenza.

Per le carrozze, i bagaglai, le postali e le cellulari, rimangono in vigore le disposizioni dell'ordine di servizio n. 281-1915. Così pure rimangono in vigore le disposizioni stesse riflettenti la tolleranza sugli intervalli di tempo fra una visita e quella successiva, e sugli anticipi delle visite stesse, nonchè tutte le altre disposizioni dell'ordine di servizio succitato, in quanto non siano

contrarie a quelle ora emanate. Però agli effetti del servizio cumulativo la nuova visita speciale deve considerarsi equivalente a quella con rialzo.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 3, 11, 32, 40, 41, 42, 44, 45 *ed ai controllori del materiale.*

Ordine di servizio N. 105. (C.)

Quote di confine da computare nella formazione dei prezzi dei biglietti e dei bagagli per e dalla stazione di Modane.

(Vedi ordine di servizio n. 93-1914 e 51-1918).

Col 1° ottobre p. v. le quote per il percorso Bardonecchia confine-Modane stazione, indicate nell'Ordine di servizio n. 51-1918, devono essere modificate come risulta dal seguente quadro:

Quote per il percorso Bardonecchia conf.–Modane stazione.

Categorie	Viaggiatori (per tutti i treni)						Bagagli e velocipedi — Tassa per ogni 10 kg. indivisibili	Cani per capo
	Adulti			Ragazzi				
	1ª classe	2ª classe	3ª classe	1ª classe	2ª classe	3ª classe		
Biglietti di corsa semplice di tutte le categorie salve le eccezioni seguenti	1.90	1.25	0.85	0.95	0.65	0.45		
Indigenti, detenuti agenti di scorta ed emigrati italiani rimpatrianti (Concess. speciali *B* e *X*)	..	..	0.50	..	..	0.25	(*a*) 0.10	0.50
Biglietti di servizio di Serie *C*.	0.95	0.65	0.45	0.50	0.35	0.25		

(*a*) Tassa minima cent. 65.

Allo stesso prezzo dei bagagli e colla tassa minima di cent. 65, ma senza franchigia, vengono tassati i trasporti di giornali.

La tassa di registrazione da riscuotersi dalla stazione di Modane per le spedizioni di bagaglio e di velocipedi in destinazione dell'Italia, di cui all'ultimo punto delle *avvertenze* dell'allegato C all'ordine di servizio n. 93-1914, dev'essere portata da cent. 10 a cent. 20, rimanendo invariata la tassa di bollo.

Per norma delle stazioni fornite di biglietti di corsa semplice per adulti a serie fissa per Modane stazione, si avverte che le differenze da riscuotersi per il tratto di confine in più dei prezzi indicati sui biglietti, sono le seguenti:

1ª classe 0.55 — 2ª classe 0.35 — 3ª classe 0.25.

Le stazioni medesime dovranno rettificare in penna i prezzi dei biglietti che tengono in iscorta, aggiungendovi l'indicazione « *soprattasse francesi* ».

Si ricorda che tutte le quote di cui trattasi sono da riscuotere in franchi (oro) o coll'aggio della giornata.

L'ordine di servizio n. 51-1918 resta abrogato.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 5 *e* 22.

Ordine di servizio N. 106. (C.).

Servizio cumulativo per viaggiatori e bagagli con le ferrovie Brescia-Iseo, Rovato-Iseo-Edolo, Soresina-Soncino e Nord Milano e per soli bagagli con l'Impresa di navigazione sul Lago Maggiore - Aumenti di tariffa.

A cominciare dal 1° ottobre 1918, dovranno avere effetto sui percorsi suddetti, per i trasporti in servizio cumulativo, gli aumenti di tariffa di cui in appresso:

a) — *Ferrovia Brescia-Iseo.*

Ricordato che per le stazioni di tale linea devono essere rilasciati, tanto ai viaggiatori a tariffa ordinaria quanto a quelli a tariffa ridotta (quando non esistano biglietti a destinazione fissa), biglietti a percorso facoltativo in base alle tariffe delle ferrovie dello Stato, computate sulla distanza cumulata, ed in tale modo devono pure essere calcolate le tasse per la registrazione diretta dei bagagli, si indicano, nell'allegato n. 1, i supplementi devoluti alla ferrovia Brescia-Iseo da riscuotersi, per detti trasporti, in più del prezzo come sopra computato.

Questo allegato sostituisce quello n. 7 compreso nell'Ordine di servizio n. 103-1916.

b) — *Ferrovia Rovato-Iseo-Edolo.*

Nell'allegato n. 2 si indicano le nuove quote e le tasse minime da riscuotersi per il percorso sulla ferrovia Rovato-Iseo-Edolo e diramazione Bornato-Passirano-Paderno, per il trasporto dei viaggiatori e dei bagagli a tariffa ridotta. Questo allegato sostituisce quello n. 5 compreso nell'Ordine di servizio n. 184-1916.

c) — *Ferrovia Soresina-Soncino.*

Nell'allegato n. 3 si dànno le nuove quote e le tasse minime da riscuotersi per il percorso sulla ferrovia Soresina-Soncino, per il trasporto dei viaggiatori e dei bagagli a tariffa ridotta. Questo allegato sostituisce quello B compreso nell'Ordine di servizio numero 192-1916.

AVVERTENZA.

Per i biglietti in servizio cumulativo con le tre ferrovie suddette, si dovrà continuare a riscuotere le soprattasse fisse di L. 0.10 per la 1ª e 2ª classe e di L. 0.05 per la 3ª classe per ogni viaggiatore e per ogni biglietto di corsa semplice di qualsiasi specie di importo pari o superiore a L. 0.50, di cui i punti 1 e 2 dell'Ordine di servizio n. 6-1918.

d) *Ferrovie Nord-Milano.*

Viaggiatori a tariffa militare. — Per il percorso sulle linee esercitate dalla Nord Milano, dovranno applicarsi, per ogni viaggiatore e chilometro, i prezzi risultanti dal prontuario formante l'allegato n. 4 al presente ordine di servizio, prezzi che comprendono ogni aumento e sopratassa finora applicati. Per tale categoria di trasporti sono quindi abrogate le disposizioni comprese negli ordini di servizio n. 86-1916, 184-1916, 55-1917 e 54-1918.

Bagagli a tariffa militare. — Pei trasporti di bagagli a tariffa militare, i prezzi relativi al percorso su dette ferrovie Nord Milano dai transiti di Camnago, Merone P. N., e Seregno (i soli ammessi al servizio cumulativo), dovranno essere computati in relazione alle seguenti basi di tariffa per tonnellata-chilometro:

L. 0.5336 pei bagagli soggetti a tassa di bollo
» 0.5198 » » esenti da tassa di bollo.

Le tasse minime sono:

L. 1.30 pei bagagli soggetti a tassa di bollo
» 1.20 » » esenti da tassa di bollo.

Anche per tale categoria di trasoprti sono abrogate le disposizioni comrpese negli ordini di servizio n. 86-1916, 184-1916 e 54-1918.

Le distanze chilometriche dalle stazioni delle ferrovie Nord Milano ai singoli transiti, saranno da desumersi dall'allegato n. 6 all'ordine di servizio n. 86-1916.

e) — *Impresa di navigazione sul Lago Maggiore.*

Per i trasporti dei bagagli e dei velocipedi in servizio cumulativo con l'impresa di navigazione sul Lago Maggiore (al quale servizio per tale specie di trasporti sono ammesse tutte le stazioni della rete dello Stato) dovranno applicarsi — per il percorso lacuale — i prezzi indicati nell'allegato n. 5. Questo allegato sostituisce quello pubblicato con l'ordine di servizio n. 14-1918, e rimane pure abrogata la disposizione di cui al punto *e*) dell'ordine di servizio n. 65-1918.

Distribuito agli agenti delle classi 5 e 22.

Allegato N. **1** *all'ordine di servizio N. 106–1918*

Supplementi da riscuotersi per i biglietti di corsa semplice a percorso facoltativo e per registrazione diretta dei bagagli per stazioni della linea Brescia-Iseo (transito Brescia).

STAZIONI	Distanze da Brescia	BIGLIETTI IN BASE ALLE TARIFFE										Bagagli
		Generale e differenziale A			Differenziali B e C			Ridotta dal 50 al 75 % (operai)	Militare con e senza bollo			
	Km.	1ª	2ª	3ª	1ª	2ª	3ª	3ª	1ª	2ª	3ª	
Borgonato	19	0.75	0.55	0.35	0.45	0.40	0.25	0.25	0.30	0.25	0.20	0.1
Borgo San Giovanni. . . .	3	0.25	0.20	0.15	0.25	0.25	0.20	0.20	0.25	0.25	0.20	0.10
Castegnato	9	0.40	0.35	0.20	0.25	0.25	0.20	0.20	0.25	0.25	0.20	0.10
Iseo.	24	1.—	0.75	0.40	0.50	0.40	0.30	0.25	0.30	0.30	0.20	0.10
Mandolossa	7	0.30	0.25	0.20	0.25	0.25	0.20	0.20	0.25	0.25	0.20	0.10
Monterotondo	17	0.70	0.50	0.35	0.40	0.35	0.25	0.20	0.30	0.25	0.20	0.10
Paderno.	13	0.55	0.35	0.30	0.35	0.25	0.20	0.20	0.25	0.25	0.20	0.10
Passirano Paderno	15	0.65	0.45	0.35	0.40	0.30	0.20	0.20	0.25	0.25	0.20	0.10
Passirano Superiore	15	0.65	0.45	0.35	0.40	0.30	0.20	0.20	0.25	0.25	0.20	0.10
Provaglio Superiore	21	0.90	0.65	0.40	0.50	0.40	0.25	0.25	0.30	0.25	0.20	0.10

Allegato N. 2 all'ordine di servizio N. 106-1918.

Prezzi da riscuotersi per il percorso della ferrovia Rovato-Iseo-Edolo e diramazione Bornato-Passirano-Paderno, pel trasporto dei viaggiatori e dei bagagli, in base alle concessioni speciali ed al regolamento pei trasporti militari.

STAZIONI	TRANSITI — Punti di allacciamento con la rete dello Stato	Distanze dai transiti — Km.	Tariffa differenziale B			Tariffa speciale per operai	TARIFFA MILITARE						BAGAGLI base per tonnellata divisibile di 10 in 10 kg.	
							pei trasporti soggetti a tassa di bollo			pei trasporti esenti da tassa di bollo				
			1ª classe	2ª classe	3ª classe	3ª classe	1ª classe	2ª classe	3ª classe	1ª classe	2ª classe	3ª classe	pei trasporti soggetti a tassa di bollo	pei trasporti esenti da tassa di bollo
Artogne Gianico	Rovato	45	4.40	..	2.45	2.—	1.95	..	1.15	1.85	..	1.15	14.815	14.431
	Iseo	30	2.95	..	1.60	1.30	1.30	..	0.75	1.20	..	0.75	9.876	9.588
Borgonato Adro	Rovato	10	1.05	..	0.60	0.45	0.45	..	0.30	0.45	..	0.30	3.292	3.206
	Passirano Paderno	7	0.85	..	0.40	0.35	0.35	..	0.30	0.35	..	0.25	2.304	2.245
Bornato Calino	Rovato	6	0.75	..	0.40	0.35	0.35	..	0.25	0.35	..	0.25	1.976	1.924
	Passirano Paderno	3	0.40	..	0.30	0.25	0.25	..	0.20	0.25	..	0.20	0.988	0.962
Breno	Rovato	62	5.85	..	3.25	2.65	2.50	..	1.50	2.50	..	1.50	20.410	19.882
	Iseo	47	4.40	..	2.40	1.95	1.85	..	1.10	1.85	..	1.10	15.473	15.072
Capo di Ponte	Rovato	72	6.80	..	3.75	2.95	2.85	..	1.70	2.85	..	1.70	23.703	23.090
	Iseo	57	5.35	..	2.90	2.25	2.20	..	1.30	2.20	..	1.30	18.765	18.280
Casino Boario	Rovato	49	4.70	..	2.65	2.15	2.10	..	1.20	2.—	..	1.20	16.131	15.713
	Iseo	34	3.25	..	1.80	1.45	1.45	..	0.80	1.35	..	0.80	11.192	10.908

Segue *Allegato n. 2 all'ordine di servizio N. 106-1918.*

STAZIONI	TRANSITI — Punti di allacciamento con la rete dello Stato	Distanze dai transiti — Km.	Tariffa differenziale B			Tariffa speciale per operai	TARIFFA MILITARE — pei trasporti soggetti a tassa di bollo			TARIFFA MILITARE — pei trasporti esenti da tassa di bollo			BAGAGLI — Base per tonnellata divisibile di 10 in 10 kg.	
			1ª classe	2ª classe	3ª classe	3ª classe	1ª classe	2ª classe	3ª classe	1ª classe	2ª classe	3ª classe	pei trasporti soggetti a tassa di bollo	pei trasporti esenti da tassa di bollo
Cedegolo	Rovato	76	7.15	..	3.95	3.15	2.95	..	1.80	2.90	..	1.80	25.019	24.372
	Iseo	61	5.70	..	3.10	2.45	2.30	..	1.40	2.25	..	1.40	20.082	19.562
Ceto Cerveno	Rovato	67	6.30	..	3.50	2.85	2.70	..	1.65	2.65	..	1.55	22.057	21.486
	Iseo	52	4.85	..	2.65	2.15	2.05	..	1.25	2.—	..	1.15	17.118	16.676
Cividate	Rovato	58	5.50	..	3.05	2.50	2.35	..	1.40	2.35	..	1.40	19.094	18.600
	Iseo	43	4.05	..	2.20	1.80	1.70	..	1.—	1.70	..	1.—	14.156	13.780
Cogno Esine	Rovato	55	5.20	..	2.95	2.40	2.30	..	1.35	2.20	..	1.35	18.106	17.638
	Iseo	40	3.75	..	2.10	1.70	1.65	..	0.95	1.55	..	0.95	13.168	12.828
Darfo	Rovato	48	4.60	..	2.55	2.15	2.—	..	1.20	2.—	..	1.20	15.801	15.393
	Iseo	33	3.15	..	1.70	1.45	1.35	..	0.80	1.35	..	0.80	10.864	10.583
Edolo	Rovato	92	8.55	..	4.70	3.65	3.60	..	2.10	3.50	..	2.05	30.287	29.504
	Iseo	77	7.10	..	3.85	2.95	2.95	..	1.70	2.85	..	1.65	25.348	24.693
Erbanno Angone	Rovato	50	4.80	..	2.65	2.20	2.10	..	1.30	2.10	..	1.20	16.460	16.035
	Iseo	35	3.35	..	1.80	1.50	1.45	..	0.90	1.45	..	0.80	11.522	11.224
Forno d'Allione	Rovato	80	7.50	..	4.15	3.30	3.15	..	1.85	3.10	..	1.85	26.336	25.655
	Iseo	65	6.05	..	3.30	2.60	2.50	..	1.45	2.45	..	1.45	21.398	20.845

Segue *Allegato n. 2 all'ordine di servizio N. 106-1918.*

STAZIONI	TRANSITI — Punti di allacciamento con la Rete dello Stato	Distanze dai transiti	Tariffa differenziale B			Tariffa speciale per operai	TARIFFA MILITARE per trasporti soggetti a tassa di bollo			TARIFFA MILITARE pei trasporti esenti da tassa di bollo			BAGAGLI Base per tonnellata divisibile di 10 in 10 kg.	
		— Kg.	1ª classe	2ª classe	3ª classe	3ª classe	1ª classe	2ª classe	3ª classe	1ª classe	2ª classe	3ª classe	pei trasporti soggetti a tassa di bollo	per trasporti esenti da tassa di bollo
Gratacasolo	Rovato	42	4.10	..	2.30	1.85	1.80	..	1.10	1.80	..	1.10	13.827	13.469
	Iseo	27	2.65	..	1.45	1.15	1.15	..	0.70	1.15	..	0.70	8.888	8.658
Iseo	Rovato	15	1.55	..	0.90	0.75	0.75	..	0.40	0.75	..	0.40	4.938	4.810
Malonno	Rovato	84	7.85	..	4.30	3.35	3.30	..	1.95	3.25	..	1.90	27.653	26.938
	Iseo	69	6.40	..	3.45	2.65	2.65	..	1.55	2.60	..	1.50	22.715	22.128
Marone	Rovato	28	2.80	..	1.60	1.40	1.30	..	0.80	1.30	..	0.80	9.218	8.979
	Iseo	13	1.35	..	0.75	0.70	0.65	..	0.35	0.65	..	0.35	4.280	4.169
Passirano Paderno	Rovato	9	1.—	..	0.60	0.40	0.40	..	0.30	0.40	..	0.30	2.962	2.886
Pian di Borno	Rovato	53	5.10	..	2.80	2.30	2.20	..	1.35	2.15	..	1.30	17.448	16.997
	Iseo	38	3.65	..	1.95	1.60	1.55	..	0.95	1.50	..	0.90	12.510	12.186
Pisogne	Rovato	37	3.60	..	2.—	1.70	1.65	..	1.—	1.60	..	1.—	12.180	11.866
	Iseo	22	2.15	..	1.15	1.—	1.—	..	0.60	0.95	..	0.60	7.242	7.055
Provaglio Timoline	Rovato	12	1.30	..	0.75	0.60	0.65	..	0.35	0.45	..	0.35	3.950	3.848
	Passirano Paderno	9	1.—	..	0.60	0.40	0.40	..	0.30	0.40	..	0.30	2.962	2.886
Rovato Città	Rovato	2	0.30	..	0.25	0.25	0.25	..	0.20	0.25	..	0.20	0.658	0.641

Segue *Allegato n. 2 all'ordine di servizio N. 106-1918.*

STAZIONI	TRANSITI — Punti di allacciamento con la Rete dello Stato	Distanze dai transiti — Kg.	Tariffa differenziale B			Tariffa speciale per operai	TARIFFA MILITARE						BAGAGLI	
							per trasporti sogggetti a tassa di bollo			pei trasoorti esenti da tassa di bollo			Base per tonnellata divisibili di 10 in 10 kg.	
			1ª classe	2ª classe	3ª classe	3ª classe	1ª classe	2ª classe	3ª classe	1ª classe	2ª classe	3ª classe	pei trasporti soggetti a tassa di bollo	pei trasporti esenti da tassa di bollo
Sale Marasino	Rovato	24	2.45	..	1.45	1.15	1.15	..	0.75	1.15	..	0.75	7.901	7.697
	Iseo	9	1.—	..	0.60	0.40	0.40	..	0.30	0.40	..	0.30	2.962	2.886
Sellero	Rovato	74	6.90	..	3.85	3.10	2.90	..	1.80	2.90	..	1.70	24.362	23.731
	Iseo	59	5.45	..	3.—	2.40	2.25	..	1.40	2.25	..	1.30	19.423	18.921
Sonico	Rovato	90	8.35	..	4.55	3.60	3.50	..	2.05	3.40	..	2.05	29.628	28.863
	Iseo	75	6.90	..	3.70	2.90	2.85	..	1.65	2.75	..	1.65	24.691	24.051
Sulzano . . .	Rovato	21	2.20	..	1.30	1.10	1.10	..	0.70	1.10	..	0.70	6.913	6.734
	Iseo	6	0.75	..	0.40	0.35	0.35	..	0.25	0.35	..	0.25	1.976	1.924
Toline	Rovato	34	3.40	..	1.85	1.60	1.50	..	0.90	1.50	..	0.90	11.192	10.903
	Iseo	19	1.95	..	1.—	0.90	0.85	..	0.45	0.85	..	0.45	6.913	6.734
Vello	Rovato	29	2.90	..	1.65	1.40	1.40	..	0.85	1.30	..	0.80	9.547	9.300
	Iseo	14	1.45	..	0.80	0.70	0.75	..	0.40	0.65	..	0.35	4.609	4.489

Prezzi minimi pel trasporto dei viaggiatori:

L. 0.85 per la tariffa differenziale *B* e militare col bollo;
» 0.80 per la tariffa differenziale *C*;
» 0.75 per la tariffa militare esente dal bollo;

Tasse minime per spedizione pel trasporto dei bagagli:

L. 1.10 per la concessione speciale *A*;
» 0.85 pei trasporti militari soggetti a tassa di bollo.
» 0.80 per la concessione speciale *B* e pei trasporti militari esenti da tassa di bollo.

Allegato N. 3 all'ordine di servizio N. 106-1918.

Prezzi da riscuotersi per il percorso della ferrovia Soresina-Soncino, per il trasporto dei viaggiatori e dei bagagli, in base alle concessioni speciali ed al regolamento pei trasporti militari.

STAZIONI	TRANSITI — Punti di allacciamento con la rete dello Stato	Distanze dai transiti	Tariffa differenziale B			Tariffa speciale per operai	TARIFFA MILITARE						BAGAGLI	
							pei trasporti soggetti a tassa di bollo			pei trasporti esenti da tassa di bollo			Base per tonnellata divisibile di 10 in 10 kg.	
		— Km.	1ª classe	2ª classe	3ª classe	3ª classe	1ª classe	2ª classe	3ª classe	1ª classe	2ª classe	3ª classe	pei trasporti soggetti a tassa di bollo	pei trasporti esenti da tassa di bollo
Genivolta . .	Soresina.	6	0.75	..	0.40	0.35	0.35	..	0.25	0.35	..	0.25	1.976	1.924
Soresina Ferm.	Id.	2	0.30	..	0.25	0.25	0.25	..	0.20	0.25	..	0.20	0.658	0.641
Soncino . . .	Id.	14	1.45	..	0.80	0.70	0.75	..	0.40	0.65	..	0.35	4.609	4.489
Villacampagna	Id.	11	1.20	..	0.70	0.60	0.45	..	0.35	0.45	..	0.35	3.618	3.528

Prezzi minimi pel trasporto dei viaggiatori:

L. 0.85 per la tariffa differenziale *B* e militare col bollo;
» 0.80 per la tariffa differenziale *C*;
» 0.75 per la tariffa militare esente da bollo.

Tasse minime per spedizione pel trasporto dei bagagli:

L. 1.10 per le concessioni speciali *A* e *IX*;
» 0.85 per trasporti militari soggetti a tassa di bollo.
» 0.80 per la concessione speciale *B* e pei trasporti militari esenti da tassa di bollo.

Allegato N. 4 all'ordine di servizio N. 106-1918.

Ferrovie Nord Milano.

PRONTUARIO CHILOMETRICO dei prezzi per il trasporto viaggiatori a tariffa militare sulle linee delle Ferrovie Nord Milano.

(1° ottobre 1918).

Chilometri	TARIFFA MILITARE						Chilometri	TARIFFA MILITARE					
	con bollo			senza bollo				con bollo			senza bollo		
	1ª	2ª	3ª	1ª	2ª	3ª		1ª	2ª	3ª	1ª	2ª	3ª
1	0.10	0.05	*0.05*	0.10	0.05	0.05	**61**	3.80	2.85	2.20	3.70	2.75	2.15
2	0.15	0.10	*0.10*	0.15	0.10	0.10	**62**	3.85	2.90	2.25	3.75	2.80	2.20
3	0.20	0.15	*0.15*	0.20	0.15	0.15	**63**	3.90	2.95	2.30	3.80	2.85	2.25
4	0.25	0.20	*0.15*	0.25	0.20	0.15	**64**	3.95	3.—	2.30	3.85	2.90	2.25
5	0.35	0.25	*0.20*	0.30	0.25	0.20	**65**	4.05	3.05	2.35	3.90	2.95	2.30
6	0.40	0.30	*0.25*	0.40	0.30	0.25	**66**	4.10	3.05	2.40	4.—	3.—	2.35
7	0.45	0.35	*0.25*	0.45	0.35	0.25	**67**	4.15	3.10	2.45	4.05	3.05	2.35
8	0.50	0.40	*0.30*	0.50	0.40	0.30	**68**	4.20	3.15	2.45	4.10	3.10	2.40
9	0.60	0.45	*0.35*	0.55	0.45	0.35	**69**	4.30	3.20	2.50	4.15	3.15	2.45
10	0.65	0.50	*0.35*	0.60	0.45	0.35	**70**	4.35	3.25	2.55	4.20	3.15	2.45
11	0.70	0.55	*0.40*	0.70	0.50	0.40	**71**	4.40	3.30	2.55	4.30	3.20	2.50
12	0.75	0.60	*0.45*	0.75	0.55	0.45	**72**	4.45	3.35	2.60	4.35	3.25	2.55
13	0.85	0.65	*0.50*	0.80	0.60	0.50	**73**	4.50	3.40	2.65	4.40	3.30	2.60
14	0.90	0.65	*0.50*	0.85	0.65	0.50	**74**	4.60	3.45	2.70	4.45	3.35	2.60
15	0.95	0.70	*0.55*	0.90	0.70	0.55	**75**	4.65	3.50	2.70	4.50	3.40	2.65
16	1.—	0.75	0.60	1.—	0.75	0.60	**76**	4.70	3.55	2.75	4.60	3.45	2.70
17	1.05	0.80	0.65	1.05	0.80	0.60	**77**	4.75	3.60	2.80	4.65	3.50	2.70
18	1.15	0.85	0.65	1.10	0.85	0.65	**78**	4.85	3.65	2.85	4.70	3.55	2.75
19	1.20	0.90	0.70	1.15	0.90	0.70	**79**	4.90	3.65	2.85	4.75	3.60	2.80
20	1.25	0.95	0.75	1.20	0.90	0.70	**80**	4.95	3.70	2.90	4.80	3.60	2.80
21	1.30	1.—	0.80	1.30	0.95	0.75	**81**	5.—	3.75	2.95	4.90	3.65	2.85
22	1.40	1.05	0.80	1.35	1.—	0.80	**82**	5.10	3.80	2.95	4.95	3.70	2.90
23	1.45	1.10	0.85	1.40	1.05	0.85	**83**	5.15	3.85	3.—	5.—	3.75	2.95
24	1.50	1.15	0.90	1.45	1.10	0.85	**84**	5.20	3.90	3.05	5.05	3.80	2.95
25	1.55	1.20	0.90	1.50	1.15	0.90	**85**	5.25	3.95	3.10	5.10	3.85	3.—
26	1.65	1.25	0.95	1.60	1.20	0.95	**86**	5.30	4.—	3.10	5.20	3.90	3.05
27	1.70	1.25	1.—	1.65	1.25	0.95	**87**	5.40	4.05	3.15	5.25	3.95	3.05
28	1.75	1.30	1.05	1.70	1.30	1.—	**88**	5.45	4.10	3.20	5.30	4.—	3.10
29	1.80	1.35	1.05	1.75	1.35	1.05	**89**	5.50	4.15	3.20	5.35	4.05	3.15
30	1.85	1.40	1.10	1.80	1.35	1.05	**90**	5.55	4.20	3.25	5.40	4.05	3.15
31	1.95	1.45	1.15	1.90	1.40	1.10	**91**	5.65	4.25	3.30	5.50	4.10	3.20
32	2.—	1.50	1.15	1.95	1.45	1.15	**92**	5.70	4.30	3.35	5.55	4.15	3.25
33	2.05	1.55	1.20	2.—	1.50	1.20	**93**	5.75	4.30	3.35	5.60	4.20	3.30
34	2.10	1.60	1.25	2.05	1.55	1.20	**94**	5.80	4.35	3.40	5.65	4.25	3.30
35	2.20	1.65	1.30	2.10	1.60	1.25	**95**	5.90	4.40	3.45	5.70	4.30	3.35
36	2.25	1.70	1.30	2.20	1.65	1.30	**96**	5.95	4.45	3.45	5.80	4.35	3.40
37	2.30	1.75	1.35	2.25	1.70	1.30	**97**	6.—	4.50	3.50	5.85	4.40	3.40
38	2.35	1.80	1.40	2.30	1.75	1.35	**98**	6.05	5.55	3.55	5.90	4.45	3.45
39	2.45	1.85	1.45	2.35	1.80	1.40	**99**	6.10	4.60	3.60	5.95	4.50	3.50
40	2.50	1.85	1.45	2.40	1.80	1.40	**100**	6.20	4.65	3.60	6.—	4.50	3.50
41	2.55	1.90	1.50	2.50	1.85	1.45	**101**	6.25	4.70	3.65	6.10	4.55	3.55
42	2.60	1.95	1.55	2.55	1.90	1.50	**102**	6.30	4.75	3.70	6.15	4.60	3.60
43	2.65	2.—	1.55	2.60	1.95	1.55	**103**	6.35	4.80	3.70	6.20	4.65	3.65
44	2.75	2.05	1.60	2.65	2.—	1.55	**104**	6.45	4.85	3.75	6.25	4.70	3.65
45	2.80	2.10	1.65	2.70	2.05	1.60	**105**	6.50	4.90	3.80	6.30	4.75	3.70
46	2.85	2.15	1.70	2.80	2.10	1.65	**106**	6.55	4.90	3.85	6.40	4.80	3.75
47	2.90	2.20	1.70	2.85	2.15	1.65	**107**	6.60	4.95	3.85	6.45	4.85	3.75
48	3.—	2.25	1.75	2.90	2.20	1.70	**108**	6.70	5.—	3.90	6.50	4.90	3.80
49	3.05	2.30	1.80	2.95	2.25	1.75	**109**	6.75	5.05	3.95	6.55	4.95	3.85
50	3.10	2.35	1.80	3.—	2.25	1.75	**110**	6.80	5.10	3.95	6.60	4.95	3.85
51	3.15	2.40	1.85	3.10	2.30	1.80	**111**	6.85	5.15	4.—	6.70	5.—	3.90
52	3.25	2.45	1.90	3.15	2.35	1.85	**112**	6.90	5.20	4.05	6.75	5.05	3.95
53	3.30	2.45	1.95	3.20	2.40	1.90	**113**	7.—	5.25	4.10	6.80	5.10	4.—
54	3.35	2.50	1.95	3.25	2.45	1.90	**114**	7.05	5.30	4.10	6.85	5.15	4.—
55	3.40	2.55	2.—	3.30	2.50	1.95	**115**	7.10	5.35	4.15	6.90	5.20	4.05
56	3.45	2.60	2.05	3.40	2.55	2.—	**116**	7.15	5.40	4.20	7.—	5.25	4.10
57	3.55	2.65	2.05	3.45	2.60	2.—	**117**	7.25	5.45	4.25	7.05	5.30	4.10
58	3.60	2.70	2.10	3.50	2.65	2.05	**118**	7.30	5.50	4.25	7.10	5.35	4.15
59	3.65	2.75	2.15	3.55	2.70	2.10	**119**	7.35	5.50	4.30	7.15	5.40	4.20
60	3.70	2.80	2.20	3.60	2.70	2.10	**120**	7.40	5.55	4.35	7.20	5.40	4.20

Allegato N. **5** *all'ordine di servizio N. 106–1918.*

Lago Maggiore.

Il servizio cumulativo pel trasporto dei bagagli e dei velocipedi a tariffa ordinaria è ammesso da e per tutte le stazioni della rete dello Stato. Pei viaggiatori, servizio cumulativo limitato.

BAGAGLI E VELOCIPEDI.

Quote relative al percorso lacuale, dal transito di Arona (*).

Dal transito di **Arona** alle stazioni sotto ndicate e viceversa	Chilometri	BAGAGLI Prezzo per chilogrammi										Oltre 100 kg. Prezzo per tonnellata (1)	Velocipedi per macchina	Tandems Triplettes Carrozzelle per pezzo
		10	20	30	40	50	60	70	80	90	100			
Angera	2	1.60	1.60	1.60	1.60	1.60	1.60	1.80	2.05	2.30	2.55	25.50	1.55	2.05
Arona	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
Ascona	70	1.60	1.60	1.60	1.85	2.30	2.80	3.25	3.70	4.15	4.60	45.90	1.55	2.05
Baveno	23	1.60	1.60	1.60	1.60	1.60	1.60	1.80	2.05	2.30	2.55	25.50	1.55	2.05
Belgirate	11													
Brissago	63													
Cannero	46													
Cannobio	56	1.60	1.60	1.60	1.85	2.30	2.80	3.25	3.70	4.15	4 60	45.90	1.55	2.05
Germignaga	48													
Ghiffa	36													
Intra	31													
Isola Bella	20	1.60	1.60	1.60	1.60	1.60	1.60	1.80	2.05	2.30	2.55	25.50	1.55	2.05
Isola Superiore	20													
Laveno	36	1.60	1.60	1.60	1.85	2.30	2.80	3.25	3.70	4.15	4.60	45.90	1.55	2.05
Lesa	9	1.60	1.60	1.60	1.60	1.60	1.60	1.80	2 05	2.30	2.55	25.50	1.55	2.05
Locarno	75													
Luino	50													
Maccagno Inferiore	55	1.60	1.60	1.60	1.85	2.30	2.80	3.25	3.70	4.15	4.60	45.90	1.55	2.05
Maccagno Superiore	56													
Magadino	75													
Meina	4	1.60	1.60	1.60	1.60	1.60	1.60	1.80	2.05	2.30	2.55	25.50	1.55	2.05
Oggebbio	41													
Pallanza	27	1.60	1.60	1.60	1.85	2.30	2.80	3.25	3.70	4.15	4.60	45.90	1.55	2.05
Porto Valtravaglia	43													
Ranzo	70													
Stresa	18	1.60	1.60	1.60	1.60	1.60	1.60	1.80	2.05	2.30	2.55	25.50	1.55	2.05
Suna	27	1.60	1.60	1.60	1.85	2.30	2.80	3.25	3.70	4.15	4.60	45.90	1.55	2.05

(1) Tassa minima per spedizione bagagli L. 1.60.
(*) Il servizio cumulativo per il transito di Laveno è attualmente sospeso.
N. B. — Nei suindicati prezzi è compresa la tassa di trasbordo.

Ordine di servizio N. 107. (P.).

Rappresentanza del personale.

In seguito al decesso del delegato della 7ª categoria per la circoscrizione di Genova, si stabilisce, in applicazione dell'art. 24, ultimo capoverso, del Regolamento approvato con decreto ministeriale del 20 maggio 1911, che gli agenti della 7ª categoria appartenenti alla circoscrizione di Genova, per comunicare col proprio rappresentante, abbiano a rivolgersi al delegato della finitima circoscrizione di Milano, sig. Biggeri Ernesto, applicato presso la Divisione Lavori di Milano.

Circolare N. 56. (C.).

Trasporti dell'Associazione americana "Opera di Fratellanza Universale ,,

Si avverte che l'associazione americana « Opera di fratellanza universale » (Y. M. C. A.), nella sua qualità di corpo militarizzato, fa parte integrante, come la Croce rossa, del corpo di spedizione dell'esercito americano.

Pertanto, ai viaggi ed ai trasporti della predetta associazione si devono intendere estese le facilitazioni di cui alla circolare n. 60-1917.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 7, 8, 9, 15, 16, 18, 19, 20, 21 *e* 22.

Il Direttore generale
R. DE CORNE'

SENTENZE

Danni dall'esercizio - Incendi su fondi contigui alla ferrovia - Responsabilità dell'esercente - Prova della colpa per presunzione - Inammissibilità.

All'infuori dei casi previsti dalla legge, in cui l'obbligazione di risarcimento deriva dal solo elemento oggettivo del fatto dannoso, non è ammessa responsabilità per danno extra-contrattuale senza il concorso dell'elemento soggettivo della colpa.

Non è consentito far discendere dalla prova dell'incendio prodotto dallo spandimento di scintille, come necessaria conseguenza la dimostrazione della mancanza o dell'irregolare funzionamento degli apparecchi di sicurezza.

Coll'affermare che il sinistro, ogni qualvolta si sia verificato, deve essere ritenuto effetto di una omissione colposa, o si viene ad ammettere una presunzione legale di colpa senza che la legge la stabilisca, o si fa in sostanza derivare l'obbligazione del risarcimento del danno dal solo elemento oggettivo del fatto dannoso (1).

CASSAZIONE ROMA — Sentenza 8-23 luglio 1918 (*Pres.* Mortara; *Est.* De Luca; *P. M.* Pasquinangeli - *concl. contr.*) — Ferrovie Stato *ricorrenti,* contro Saulino.

Osserva in fatto che con citazione del 24 febbraio 1915 il cav. Tommaso Saulino ha convenuto l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato dinanzi al Tribunale di Roma, chiedendo il risarcimento dei danni per incendi prodotti nei giorni 7, 9 ed 11 agosto 1914 in un suo fondo contiguo alla linea ferroviaria Ciampino Frascati dallo spandimento delle scintille dalle locomotive

(1) Ved. Cassazione Palermo 16 marzo 1918; Bollettino 1918, IV, 77 con richiami in nota.

in corsa. Ed ha invocato una prova testimoniale per accertare che vari incendi si erano in quei giorni verificati nel suo fondo, che erano essi stati occasionati da scintille gettate dalle locomotive, e che avevano prodotto danni rilevanti. Il Tribunale ha disposto la prova, e la Corte di appello ha tenuto fermo il dispositivo della sentenza di primo grado con decisione del 28 aprile 1917, che dall'Amministrazione delle ferrovie è stata denunziata a questo Collegio.

Considerato in diritto che il Saulino aveva invocato ed il Tribunale aveva disposto la prova testimoniale diretta a dimostrare la esistenza e la causa dello evento dannoso, l'uno e l'altro ritenendo che la colpa della Amministrazione ferroviaria fosse insita nel fatto di essersi immesse nel fondo altrui materie incandescenti, e che l'affermazione di trovarsi le locomotive munite di cuffie parascintille e di cineratoi non poteva liberare l'Amministrazione da responsabilità, perchè questi apparecchi, nella ipotesi che fossero stati effettivamente usati, si dovevano presumere tecnicamente imperfetti e sprovvisti delle condizioni prescritte dall'art. 2 del regolamento 31 ottobre 1873, n. 1687, dato che, nonostante il loro uso, gli incendi si sono verificati. La Corte di appello non è stata completamente dello stesso avviso. Ha giustamente ritenuto che per riconoscere la responsabilità delle Ferrovie non basta la prova di essere gli incendi stati prodotti dallo spandimento dalle locomotive in corsa, giacchè all'infuori dei casi previsti dalla legge in cui l'obbligazione di risarcimento deriva dal solo elemento oggettivo del fatto dannoso, non è ammessa responsabilità per danno extra contrattuale senza il concorso dell'elemento soggettivo della colpa.

Ha del pari giustamente ritenuto che per affermare la esistenza di una colpa da parte dell'Amministrazione, a torto si voleva ricorrere ai principî della *immissione in alienum,* e che intanto l'Amministrazione istessa può essere responsabile, in quanto abbia trascurato di adoperare i mezzi di cautela prescritti dai regolamenti ferroviari o consigliati dalla ordinaria prudenza. Ma poi con manifesta contraddizione, ha disposto quella prova testimoniale che era stata invocata dal Saulino per dimostrare l'elemento oggettivo della colpa.

Vero è che la Corte ha dichiarato di ammettere il mezzo istruttorio perchè, all'esito di esso, sarà possibile desumere, specie dalle modalità in cui i fatti si sono svolti, elementi utili per la risoluzione della vertenza. Ma è vero puranco che, di fronte alla deduzione delle Ferrovie, di essere inutile una prova non diretta ad accertare il concorso della colpa, era imprescindibile obbligo del giudice indicare quali fossero gli elementi da ritrarsi dal modo in cui si sono svolti i fatti a dimostrare la loro idoneità a giustificare una dichiarazione di colpa dell'Amministrazione: altrimenti, trattandosi di elementi che possono anche non condurre all'accertamento della colpa, si sarebbe giustamente l'Amministrazione opposta a che si moltiplichino atti inutili nel processo col danno di differirne all'infinito la decisione. Invece riguardo alla specificazione ed alla concludenza degli elementi da ritrarsi dalle modalità in cui i fatti si sono svolti nessuna parola ha spesa la Corte di merito, e qualora si voglia ritrarre che abbia essa fatto proprie le deduzioni del Saulino, il quale pretendeva che la prova della colpa scaturisca sia dalla dimostrazione dello incendio, e specialmente dalla sua ripetizione, sia dalla circostanza che non dovevano essere tecnicamente perfetti e rispondenti alle prescrizioni dell'art. 2 del regolamento del 1873 gli apparecchi preventivi che si dicono usati, una volta che, nonostante il loro uso, gli incendi erano avvenuti, bisognerebbe riconoscere che la Corte istessa abbia finito col seguire la teoria che voleva ripudiare, ammettendo la responsabilità per danno extra contrattuale senza il concorso dell'elemento soggettivo della colpa. Infatti l'articolo del regolamento del 1873 stabilisce nell'esercizio delle ferrovie si debbano prendere tutte le misure ed adoperare tutte le cautele suggerite dalla scienza e dalla pratica per prevenire ed evitare qualunque sinistro.

Una di queste cautele sta nell'uso delle cuffie parascintille e dei cineratoi, e se fosse dimostrato la mancanza o il cattivo funzionamento di tali apparecchi protettori, certamente si avrebbe la prova della colpa dell'Amministrazione. Ma siccome, malgrado l'uso di diligenti cautele, il sinistro può verificarsi, e non è quindi consentito far discendere sulla prova dell'incendio prodotto dallo spandimento di scintille come necessaria conseguenza la dimostrazione della mancanza o dell'irregolare funzionamento degli apparecchi di sicurezza, così coll'affermare che il sinistro, ogni qual

volta si sia verificato, deve essere ritenuto effetto di una omissione colposa, o si viene ad ammettere una presunzione legale di colpa senza che la legge la stabilisca, o si fa in sostanza derivare l'obbligazione del risarcimento del danno dal solo elemento oggettivo del fatto dannoso.

Pare che si accorgano di ciò Corte di merito e resistente, poichè cercano di correre al riparo l'una coll'osservare che i risultamenti della prova orale potranno essere completati con una perizia da eseguirsi sulle locomotive, perizia che nessuna delle parti aveva richiesta, l'altro coll'invocare la facoltà che ha il giudice di dirigere di propria iniziativa al testimone qualunque domanda valevole a chiarire la verità, facoltà che non potrebbe per altro mai supplire all'inosservanza dell'obbligo imposto dall'art. 229 Cod. Proc. Civ. di dedurre specificatamente per articolo separato i fatti da provarsi.

Con questo però il resistente e la Corte di merito vengono indirettamente a riconoscere che non basta la prova dei fatti articolati per la inchiesta testimoniale, ma che dovrebbe la prova essere estesa ad altri fatti per poter fare discendere l'obbligo del risarcimento del danno non solo dall'elemento oggettivo della colpa.

P. Q. M. — La Corte accoglie il ricorso interposto dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, ecc.

ANNO XI - N. 40

3 OTTOBRE 1918

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

Parte prima. — Leggi e decreti:

Parte seconda. — Ordini generali, Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata*:

Parte terza. — Ordine di servizio e Circolari *di durata determinata*.

(*Per memoria*).

In appendice:

(*Per memoria*).

Parte quarta. — Giurisprudenza ferroviaria:

Roma, ottobre 1918 — Tip. Nazionale Bertero di G. Guadagnini e C.

DECRETO LUOGOTENENZIALE 18 *agosto* 1918, *n.* 1356, *che istituisce presso il Ministero per l'industria, il commercio ed il lavoro un Comitato per lo smercio dei vini siciliani* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

Vista la legge 22 maggio 1915, n. 671;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del ministro segretario di Stato per l'industria, il commercio e il lavoro, di concerto coi ministri del tesoro, per la guerra, pei trasporti marittimi e ferroviari e per l'agricoltura;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

È istituito presso il Ministero per l'industria, il commercio e il lavoro un Comitato per lo smercio dei vini siciliani.

Fanno parte del Comitato:

a) un rappresentante di ciascuna delle seguenti Amministrazioni:

Ministero del commercio, della guerra, dell'agricoltura, dei lavori pubblici, degli approvvigionamenti e consumi alimentari, dei trasporti, Direzione generale delle ferrovie e Commissariato dei combustibili nazionali;

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 30 settembre 1918, n. 230.

b) un rappresentante dei produttori, industriali e commercianti di vino di ciascuna delle provincie di Palermo, Catania, Girgenti, Messina, Siracusa e Trapani.

Il presidente del Comitato è nominato con decreto Reale, promosso dal ministro per l'industria, il commercio e il lavoro. Gli altri membri sono nominati con decreto del ministro predetto, di concerto con i ministri competenti.

Art. 2.

Il Comitato proporrà le misure occorrenti a promuovere e facilitare:

l'esportazione dei vini dall'isola e la loro utilizzazione industriale;

l'approvvigionamento del fustame da trasporto e la sua distribuzione;

l'assegnazione dei mezzi di trasporto ferroviari e marittimi.

Per realizzare questi scopi i ministri competenti hanno facoltà:

a) di ordinare il censimento del vino, del fustame e di altri materiali attinenti alla conservazione, utilizzazione industriale e trasporto dei vini;

b) di far requisire i fusti, vasi vinari, il materiale per la fabbricazione di essi e quanto altro occorre per la conservazione, il trasporto e l'utilizzazione industriale dei vini.

La requisizione potrà essere limitata all'uso temporaneo del materiale.

Art. 3.

I fondi necessari per l'esecuzione delle operazioni indicate nel presente decreto saranno attinti dal conto corrente « approvvigionamenti industriali » aperto presso gli Istituti di emissione.

A tale scopo sarà aperto presso i detti Istituti un credito per la somma di due milioni.

Per la costituzione e il funzionamento del Comitato è stanziato un fondo di lire centomila, da iscriversi nella parte staordinaria dello stato di previsione della spesa del Ministero per l'industria, il commercio e il lavoro per l'esercizio 1918-919.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato ad Agliè, addì 18 agosto 1918.

TOMASO DI SAVOIA

ORLANDO — CIUFFELLI — NITTI — ZUPELLI — VILLA — MILIANI.

Visto, ***Il Guardasigilli*****: SACCHI.**

DECRETO-LEGGE LUOGOTENENZIALE 8 *settembre* 1918, *n.* 1343, *che autorizza l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato ad assumere nuovi impegni di spese straordinarie per l'importo di cento milioni* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;
Udito il Consiglio dei ministri;
Sulla proposta del ministro segretario di Stato per il tesoro di concerto con quello per i trasporti marittimi e ferroviari;
Abbiamo decretato e decretiamo:

(1) Pubblicato nella ***Gazzetta ufficiale*** **26 settembre 1918, n. 227.**

Art. 1.

Per ulteriori spese straordinarie l' Amministrazione delle ferrovie dello Stato è autorizzata ad assumere nuovi impegni per l'importo di lire cento milioni (L. 100.000.000).

Detta somma verrà stanziata per lire trenta milioni (L. 30.000.000) nell'esercizio finanziario 1918/919 e per le residuali lire settanta milioni (L. 70,000,000) negli esercizi successivi a seconda del bisogno ed entro il limite annuo di cui alla legge 24 dicembre 1908, n. 731.

Art. 2.

Il ministro del tesoro provvederà, mediante accensione di debiti nei modi e nelle forme che riterrà più opportuni, i fondi occorrenti per i pagamenti relativi agli impegni di cui al precedente articolo.

Art. 3.

Con decreto del ministro del tesoro verranno introdotte nel bilancio dell'esercizio finanziario 1918-919 le variazioni dipendenti dal presente decreto.

Questo decreto sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge e andrà in vigore il giorno stesso della sua pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale*.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 8 settembre 1918.

TOMASO DI SAVOIA

ORLANDO — NITTI — VILLA.

Visto, *Il guardasigilli*: SACCHI.

Decreto Luogotenenziale 12 *settembre* 1918, *n.* 1378, *che, fino a sei mesi dopo la pace, affida ad un R. commissario straordinario l'esercizio del porto di Livorno, determinandone le attribuzioni.* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;
Vista la legge 22 maggio 1915, n. 671;
Udito il Consiglio dei ministri;
Sulla proposta del presidente del Consiglio dei ministri, segretario di Stato per l'interno, di concerto con i ministri dei trasporti marittimi e ferroviari, del tesoro, delle finanze, della guerra ed *interim* delle armi e munizioni, della marina, dei lavori pubblici, dell'agricoltura, dell'industria, commercio e lavoro;
Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Fino a sei mesi dopo la conclusione della pace, l'esercizio del porto di Livorno è affidato ad un R. commissario straordinario.

Art. 2.

Il R. commissario straordinario riassumerà tutti i poteri e le attribuzioni che attualmente spettano alle varie autorità, Com-

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 23 settembre 1918, n. 229.

missioni ed enti che hanno ingerenza nel porto e regolerà il movimento e le operazioni commerciali del porto stesso comprese quelle che interessano i diversi servizi militari.

Le suddette autorità, Commissioni ed enti, gli uffici e le rappresentanze delle varie Amministrazioni civili e militari dello Stato, che funzionano nel porto per il ricevimento e la rispedizione di merci, e la R. capitaneria di porto sono posti sotto l'alta direzione del R. commissario.

Art. 3.

Tutte le disposizioni riguardanti la sicurezza delle persone e delle cose negli specchi d'acqua, sulle banchine e nelle adiacenze del porto, sui luoghi considerati come accessori del porto stesso, sugli impianti ferroviari del porto e sulle linee di collegamento colle stazioni ferroviarie, sono di competenza del Regio commissario.

Art. 4.

Il R. commissario ha facoltà di coordinare i servizi del porto di Livorno con quelli degli scali viciniori compresi nel compartimento marittimo.

Art. 5.

Per l'esercizio delle proprie funzioni il Regio commissario straordinario può emettere ordinanze eseguibili anche immediatamente e disporre l'assistenza della forza pubblica per l'esecuzione delle ordinanze stesse.

Quando le ordinanze riguardino anche l'ordine pubblico e servizi di indole strettamente militare il Regio commissario dovrà sentire rispettivamente il prefetto della Provincia o il Comando della difesa marittima e il Comando militare.

Nelle ordinanze potranno essere stabilite pene per i contravventori, in misura non superiore nel massimo ad un mese di arresto ed a lire mille di ammenda.

Il R. commissario può inoltre in casi di urgenza, disporre la requisizione delle cose e della mano d'opera occorrenti per i servizi portuali determinandone il compenso.

Art. 6.

Il R. commissario è coadiuvato da un commissario aggiunto che sostituisce il titolare in caso di assenza o di impedimento.

Art. 7.

Il R. commissario straordinario è nominato con decreto Reale su proposta del ministro per i trasporti marittimi e ferroviari, sentito il Consiglio dei ministri; dipende dal ministro per i trasporti marittimi e ferroviari e corrisponderà, ove occorra, con gli altri Ministeri interessati in relazione alla loro competenza.

Il R. commissario aggiunto è nominato colle stesse forme.

Con i decreti di nomina saranno stabiliti gli assegni del R. commissario e del R. commissario aggiunto.

Art. 8.

Le spese occorrenti per l'attuaione di questo decreto saranno sostenute dal Ministero per i trasporti marittimi e ferroviari.

Con decreto del ministro del tesoro saranno inscritti i fondi necessari in apposito capitolo dello stato di previsione della spesa del Ministero predetto.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 12 settembre 1918.

TOMASO DI SAVOIA.

ORLANDO — VILLA — NITTI — MEDA — ZUPELLI — DEL BONO — DARI — MILIANI — CIUFFELLI.

Visto, *Il Guardasigilli*: SACCHI.

DECRETO LUOGOTENENZIALE 12 *settembre* 1918, *n.* 1380, *che autorizza l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato ad aumentare le tariffe per trasporti di viaggiatori e bagagli* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

Vista la legge 22 maggio 1915, n. 671 che conferisce al Governo del Re poteri straordinari durante la guerra;

Viste le tariffe e condizioni valevoli per i trasporti effettuati sulle linee feroviarie esercitate dallo Stato;

Visti i Nostri decreti 26 novembre 1917, n. 1920, e 26 maggio 1918, n. 728;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del ministro per i trasporti marittimi e ferroviari, di concerto con quelli del tesoro, delle finanze, della guerra e *ad interim* delle armi e munizioni, della marina, dell'industria, commercio e lavoro e dell'agricoltura;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

L'Amministrazione delle ferrovie dello Stato è autorizzata:

a) ad elevare dal cinquanta al cinquantacinque per cento e dal trenta al trentacinque per cento rispettivamente per la prima e seconda classe e per la terza classe gli aumenti stabi-

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 28 settembre 1918, n. 229.

liti dall'art. 1, comma *a*), del Nostro decreto 26 novembre 1917, n. 1920;

b) ad elevare dal trenta al quaranta per cento l'aumento di cui il Nostro decreto 26 maggio 1918, numero 728.

Art. 2.

L'anzidetto aumento del trentacinque per cento, nonchè quello del trenta per cento di cui gli articoli 1 e 4 del Nostro decreto 26 maggio 1918, n. 728, sono applicabili anche ai trasporti di persone effettuati con *tradotte* in base al paragrafo 120 del regolamento per i trasporti militari, edizione 1ª luglio 1911, quale fu modificato col R. decreto 14 febbraio 1915. Qualora poi la *tradotta* fosse composta di viaggiatori e merci, l'aumento del trentacinque sarà elevato al quaranta per cento.

Art. 3.

Gli articoli 29 e 51 delle tariffe e condizioni pei trasporti sono sostituiti dai seguenti:

« Art. 29. — *Diritto fisso per le esazioni suppletive.* — In tutti i casi in cui per fatto del viaggiatore ha luogo un'esazione suppletiva, spetta all'Amministrazione un diritto fisso di centesimi cinquanta ».

« Art. 51. — *Diritto di deposito.* — Pei bagagli depositati in attesa della partenza dei treni e per quelli in arrivo non ritirati nei termini fissati dall'art. 49, è dovuto un diritto in ragione di L. 0,10 per collo e per ogni 24 ore, col minimo di L. 0,20 per ogni deposito.

Le 24 ore incominciate si considerano come compiute ».

Art. 4.

Il presente decreto entrerà in vigore dal primo ottobre 1918 per i trasporti in servizio interno e cumulativo italiano e dalle date che saranno fissate dall'Amministrazione delle ferrovie dello

Stato, in relazione agli accordi con le ferrovie estere, per i trasporti in servizio cumulativo internazionale.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 12 settembre 1918.

TOMASO DI SAVOIA

ORLANDO — VILLA — NITTI — MEDA — ZUPELLI — DEL BONO — CIUFFELLI — MILIANI.

Visto, *Il Guardasigilli*: SACCHI.

Ordine di servizio N. 108. (C.).

Provvedimenti per impedire la diffusione della fillossera.

(Vedi ordine di servizio n. 250-1909 e circolare n. 76-1917).

Il Ministero per l'agricoltura ha deciso di permettere la spedizione di viti da territori infetti da fillossera a territori pure infetti, in transito per zone immuni o sospette, a condizione che i trasporti relativi siano accompagnati da un certificato di avvenuta disinfenzione rilasciato da un funzionario tecnico a ciò delegato dal ministero stesso.

In deroga al divieto, di cui al punto *a*) dell'articolo 1° del decreto ministeriale 11 agosto 1902 (allegato *A* all'ordine di servizio 250-1909), e ferme, beninteso, tutte le altre disposizioni, le stazioni potranno, pertanto, accettare spedizioni di viti nelle condizioni suddette, tenendo presente che, mentre per i trasporti effettuati a vagone completo in carro chiuso nessun imballaggio occorre, per le spedizioni a piccole partite e per quelle caricate in carro aperto con o senza copertone, oltre al certificato suddetto, dovrà esigersi che le viti abbiano un imballaggio qualsiasi, ma tale in ogni modo da costituire una seria garanzia contro la diffusione della fillossera.

Coll'occasione, a seguito della circolare N. 76-1917, si riporta qui sotto l'elenco dei comuni dichiarati successivamente fillosserati, o sospetti d'infezione fillosserica, avvertendo che i comuni sospetti sono segnati con asterisco e che, essendo stato dichiarato fillosserato tutto il territorio dei comuni di Asti e di Casale Monferrato (provincia di Alessandria) e di Orta Nova (provincia di Foggia), dovranno praticarsi negli elenchi precedenti opportune modificazioni, depennando i richiami e le note riguardanti i comuni stessi.

Dai comuni dichiarati precedentemente fillosserati dovrà essere depennato il comune di Savignano di Romagna (provincia di Forlì).

Poichè, poi, in questi ultimi tempi, si sono verificati numerosi mancati scarichi di bollette di cauzione scortanti trasporti di semi, piante ed altri prodotti vegetali, provenienti dall'estero, si raccomanda di curare la regolare presentazione in dogana di tali trasporti onde evitare controversie per inosservanza delle discipline doganali ed antifillosseriche che espongono a gravi responsabilità l'amministrazione e possono essere causa di danni alla economia nazionale.

PIEMONTE.

Provincia di Alessandria.

Circondario di Aqui. — Cortiglione.

Circondario di Tortona. — Monleale - Volpedo - Volpeglino.

LIGURIA.

Provincia di Genova.

Circondario di Chiavari. — Sestri Levante. *

LOMBARDIA.

Provincia di Brescia.

Circondario di Verolanuova. — Alfianello. *

Provincia di Cremona.

Circondario di Casalmaggiore. — Calvatone - Piadena.

VENETO.

Provincia di Udine.

Circondario di Pordenone. — Aviano - Fontanafredda - Maniago - Polcenigo - Vivaro.

Distretto di S. Vito al Tagliamento. — S. Vito al Tagliamento.

Distretto di Spilimbergo. — Meduno.

EMILIA.

PROVINCIA DI BOLOGNA.

Circondario di Imola. — Tossignano.

PROVINCIA DI FORLÍ.

Circondario di Rimini. — Mondaino - Rimini - S. Clemente.

MARCHE.

PROVINCIA DI ANCONA.

Circondario di Ancona. — Castelfidardo.

PROVINCIA DI ASCOLI PICENO.

Circondario di Fermo. — Fermo.

PROVINCIA DI PESARO E URBINO.

Circondario di Urbino. — Isola del Piano. *

ABRUZZI.

PROVINCIA DI CHIETI.

Circondario di Chieti. — Caramanico - Manoppello.

Circondario di Lanciano. — Fossacesia - Ortona a Mare - Rocca S. Giovanni.

Circondario di Vasto. — Villalfonsina.

PUGLIE.

PROVINCIA DI FOGGIA.

Circondario di S. Severo. — Apricena - Celenza V. - S. Paolo Civitate.

PROVINCIA DI LECCE.

Circondario di Lecce. — Caprarica.

BASILICATA.

PROVINCIA DI POTENZA.

Circondario di Potenza. — Cancellara - Tolve.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 5, 18, 19, 20, 21 *e* 22.

Comunicazioni.

Esclusioni dalle gare. — Coi decreti 28 luglio 1918, n. 330 e 22 agosto 1918, n. 550 del Ministero della guerra sono state escluse dal fare offerte per tutti i contratti con le pubbliche Amministrazioni le seguenti ditte state condannate per frode e per inadempienza colposa in forniture militari, con sentenza passata in giudicato, e cioè:

Con decreto 28 *luglio* 1918, *n.* 330.

1. VELATO Angelo fu Giovanni, da Vicenza, negoziante di bestiame.

   VELATO Mario fu Giovanni da Vincenza, negoziante di bestiame.

2. Finzi Augusto di Alessandro da Padova, commerciante.

   Carnevali Annibale Giovanni fu Alessandro, nato a Roccabianca, residente a Parma.

3. Grassi Zaira ed Ida fu Cirillo, da Sissa, ambedue commercianti.

4. Betteo Carlo fu Giuseppe, da Pallanza, macellaio.

5. Magni Santino fu Giuseppe da Vidigulfo, residente a Pavia, lattivendolo.

6. Bacper Guido fu Riccardo, nato e domiciliato a Torino, commerciante.

   Sari Giovanni di Lorenzo, nato a Casalpusterlengo e domiciliato a Torino, commerciante.

7. Montanini Luigi di Matteo, da Minori, commerciante.

   Amoroso Pietro di Luigi Cesario, da Ruffano, commerciante.

8. Zavattarello Carlo Terzo di Vittorio, da Pavia, residente a Vigevano, commerciante.

9. Boiero Giuseppe fu Luigi, da Cavour, tappezziere.

10. Fantoni Vittorio fu Giovanni, da Savona, esercente.

11. Falcerri Arturo fu Antonio, da Verona, industriale.

    Mancini Alberto di Giuseppe, da Verona, industriale.

12. Esposito Pasquale di Nicola da Aversa, commerciante.

13. Luciani Gaspare fu Pietro, da S. Alberto di Ravenna, calzolaio.

14. Peron Antonio di Giovanni, da S. Orsola, negoziante.

15. Pia Scolastica ved. Ferro fu Michele, da Torino, commerciante.

16. Toccafondi Arturo fu Adriano, da Borgo S. Lorenzo, negoziante.

    Toccafondi Silvio fu Adriano, da Borgo S. Lorenzo, negoziante.

17. Foggi Onorato fu Carlo, da Prato, commerciante.

18. Camesassi Antonio di Antonio da Cavour, domiciliato a Saluzzo, commerciante.

19. CANTINI Alfredo di Pacifico, da Ancona, negoziante.

20. CHELOTTI Oreste fu Casimiro, da Castelnuovo della Misericordia, commerciante.

21. FERRETTI Alessandro fu Edoardo, da Castelnuovo della Misericordia, commerciante.

    NICOLI Giuseppe fu Giuseppe, da Prato, lattaio.

22. MANTOVANO Giuseppe fu Claudio, da Siena, lattivendolo.

23. VISCUSI Costanzo di Alessandro, da Frascati, commerciante.

24. NICCOLINI Annibale fu Leonardo, da Città di Castello, calzolaio.

    GATTINI Francesco fu Luigi, da S. Giustino, calzolaio.

25. VEGNI Angelo fu Marco, da Piacenza, contadino.

Con decreto 22 *agosto* 1918 *n.* 550

1. GARDELLI Ulderico fu Giuseppe, da Parma, commerciante.

2. DE RISI Erasmo di Pasquale, da Saviano, calzolaio.

3. SACERDOTE Adolfo Giuseppe, fu Raffaele, da Torino, industriale.

    BUSSI Carlo Maria Emanuele fu Andrea, da Bra, industriale.

4. POZZI Enea fu Giovanni, da Busto Arsizio, macellaio.

5. MARIANI Enrico, fu Maurizio, da Musacco, commerciante.

6. CHIESA Francesco fu Stefano, da Milano, negoziante.

7. BIASINI Natale fu Giuseppe, da Spina d'Adda, agricoltore.

8. MANZONI Francesco fu Marco, da Camerata Cornello, agricoltore.

9. PORRECA Vincenzo di Domenico, da Teora, calzolaio.

10. CAILOTTO Giuseppe fu Antonio, da Caprino Veronese, mandriano.

11. SIMONI Augusto di Napoleone, da Nonantola, negoziante.

12. REGGIANI Primo di Angelo, da Buonporto, carrettiere.

    GUARNASCHELLI Domenico fu Felice, da Nola, calzolaio.

13. MANARA Vincenzo fu Giovanni, da Alessandria, rappresentante di commercio.
14. MAROTTA Felice di Fabrizio, da Castellammare di Stabia, calzolaio.
15. MASSA Salvatore di Luigi, da Napoli, commesso di commercio.
16. PAGANO Giovanni di Francesco, da Nicotera, calzolaio.
    ANTELLITANO Matteo di Francesco, da Bava, calzolaio.
17. SEKULES Leopoldo fu Massimo, di Milano, commerciante.
    VANNINI Olimpio fu Giovanni, da Traghetto, rappresentante di commercio.
18. MATTEI Loreto Luigi fu Vincenzo, da Agordo, commerciante.
19. MARINI Pietro fu Giovanni da Oleggio Castello, commerciante.
20. FANTECCHI Giuseppe fu Luigi, da Bagno a Ripoli, commerciante.
21. FOSSATI Paolo fu Luigi, da Merate di Como, commerciante.
22. SOLIDRO Vito di Cosimo, da Eboli fornitore militare.
23. CANONICA Maggiorino fu Benetto, nato e domiciliato in Torino, rappresentante.
24. ARCHENTI Calisto di Dionisio, da Casalmaggiore, sarto.
    CAPPELLETTI Palmiro fu Paolo, da Gazzuolo, rappresentante di commercio.
25. DE LIGUORI Enrico di Antonio, da Napoli, commerciante.

Riammissione alle gare. — Con decreto 12 agosto 1918, numero 1082-bis del ministro per le armi e munizioni, è stata riammessa a fare offerte per tutti i contratti con le pubbliche Amministrazioni la ditta F.lli MAZZOLENI (magazzini di ferramenta ed articoli casalinghi-società anonima con sede in Bergamo) rappresentata dal sig. MAZZOLENI ANGELO di Giuseppe, stata esclusa dalle dette contrattazioni con decreto 21 dicembre 1917, n. 1082, come da pubblicazione fatta nel bollettino n. 8/1918.

Il Direttore generale
R. DE CORNÈ.

SENTENZE

Azione derivante dal contratto di trasporto - Sentenza definitiva di primo grado - Prescrizione originaria.

Con la sentenza definitiva e dichiarativa di diritti che accoglie la istanza in primo grado, cessa il rapporto processuale e permane il rapporto giuridico fondamentale. Conseguentemente l'azione accolta dalla sentenza che non sia passata in giudicato, resta soggetta alla prescrizione sua originaria. (1)

CASSAZIONE DI TORINO. — Sentenza 12-18 luglio 1918 (*Pres.* Giordani; *Est.* Rubini; *P. M.* Mironi, *concl. conf.*) — Ferrovie Stato *ricorrenti,* contro *Lavagnino e Schmidt.*

LA CORTE IN DIRITTO OSSERVA

L'azione di indennità per la perdita parziale od avaria della merce si prescrive un anno (art. 45 Conv. Inter. di Berna). Era a vedersi se, essendo dalla pubblicazione della sentenza del Tribunale alla notificazione della stessa decorso un termine superiore ad un anno la prescrizione si fosse avverata, dato che dalla pubblicazione alla notificazione non era decorso il triennio necessario per la perenzione d'istanza.

La Corte di Genova con l'impugnata sentenza rispose di no.

Così pronunciando errò.

La sentenza del Tribunale era definitiva, di condanna.

Che tale sentenza non potesse essere base di azione a sè, non

(1) Ved. sentenza 15 settembre 1917 della Cassaz. di Napoli nel Bollettino 1917, IV, 289 e sentenza 22 giugno 1915 della Cassaz. di Roma nel Bollettino 1915, IV, 215.

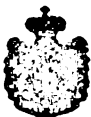
costituendo ancora titolo autonomo di giudicato niun dubbio. Ma da ciò non derivava come ritenne e si espresse la Corte, che il diritto, ancora in istato di pretesa, fosse a dirsi tuttora in stato di azione giudiziaria. Imperocchè, se la sentenza era definitiva o dichiarativa del diritto, l'istanza che era appunto stata promossa, allo scopo di avere una tale dichiarazione, veniva colla stessa a raggiungere il suo ciclo ed il suo scopo, e quindi il rapporto processuale da essa originato veniva a cessare lasciando inalterato e permanente il rapporto giuridico fondamentale e sostanziale, il diritto cioè dalla sentenza stato riconosciuto protetto dall'azione sua propria non ancora, pel non passaggio in giudicato della sentenza stessa, trasformatosi in actio judicati o di esecuzione, soggetto perciò alla prescrizione secondo la norma di legge ad essa riferentesi.

Non giustamente pertanto la Corte avvisava, quando, invocando la nota regola che omnes actiones quae morte aut tempore pereunt semel inclusae iudicio salvae permanent, disse che l'azione non era prescritta perchè si trovava in stato di azione giudiziaria ovverosia perchè era in itinere il giudizio e in moto l'istanza.

La sentenza definitiva esauriva l'istanza e chiudeva il giudizio, ma pur viva permaneva l'azione, capace così di un ulteriore svolgimento; e la prescrizione che colla istanza era stata interrotta, questa mancata, veniva necessariamente a riprendere il suo corso normale.

Ed inopportunamente la Corte stessa a conforto dell'affermazione della decorrenza del termine prescrizionale si faceva a richiamare il principio *contra non volentem agere...* dicendo che l'attrice Ditta mentre non avrebbe potuto far valere il giudicato egualmente per la litispendenza, non avrebbe potuto far valere l'azione primigenia, poichè questa Ditta niun interesse e niuna ragione poteva avere per nuovamente giudizialmente chiedere quanto già colla sentenza aveva conseguito. La legge ad essa additava il modo come provocare la decorrenza dei termini al fine di potere, in ulteriore esercizio della originaria sua azione, avere il suo diritto definitivamente ed irrevocabilmente accertato.

Onde bene fu la stessa Corte di Appello consigliata quando colla posteriore sua sentenza 14 settembre 1917, dalla ricorrente Amministrazione stata ricordata, veniva a ripudiare la massima stata dall'allora impugnata sentenza adottata, con il che del resto non faceva che uniformarsi alla giurisprudenza delle Supreme Corti che può dirsi sulla soluzione della questione concorde e costante.

E perciò il primo mezzo deve essere accolto e l'accoglimento dispensa dall'esame del secondo che ne rimane assorbito.

ANNO XI - N. 41 10 OTTOBRE 1918

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

Roma, ottobre 1918 — Tip. Nazionale Bertero di G. Guadagnini e C.

DECRETO-LEGGE LUOGOTENENZIALE 12 *settembre* 1918, *n.* 1385, *che apporta maggiori assegnazioni in alcuni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero per i trasporti marittimi e ferroviari per l'esercizio finanziario* 1918-919 (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;
Vista la legge 23 giugno 1918, n. 830;
Sentito il Consiglio dei ministri;
Sulla proposta del ministro segretario di Stato per il tesoro, di concerto con quello per i trasporti marittimi e ferroviari;
Abbiamo decretato e decretiamo:
Nello stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti marittimi e ferroviari per l'esercizio finanziario 1918-919, sono introdotte le maggiori assegnazioni di cui all'unita tabella, firmata d'ordine Nostro dai ministri proponenti.

Questo decreto sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge e andrà in vigore il giorno stesso dalla sua pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale*.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 12 settembre 1918.

TOMASO DI SAVOIA.

ORLANDO — NITTI — VILLA.

Visto, *Il Guardasigilli*: SACCHI.

---

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 4 ottobre 1918, n. 234.

TABELLA *di maggiori assegnazioni allo stato di previsione del Ministero dei trasporti marittimi e ferroviari per l'esercizio finanziario* 1918-919.

Cap. n. 5. Ministero — Spese varie d'ufficio	L.	12,000
Cap. n. 14. Compensi per lavori o servizi straordinari di qualsiasi natura ecc.	»	50,000
Cap. n. 15. Sussidi agli impiegati e al basso personale ecc. . .	»	3,500
Cap. n. 22. Manutenzione di locali ad uso dell'Amministrazione centrale	»	2,000
	L.	67,500

Visto d'ordine di S. A. R. il Luogotenente generale di S. M. il Re:

Il ministro del tesoro: NITTI.

Il ministro dei trasporti marittimi e ferroviari: VILLA.

COMUNICATI

Con decreto Luogotenenziale del 3 corrente mese, sono state accettate le dimissioni rassegnate dall'on. ing. Salvatore Orlando, deputato al Parlamento, della carica di sottosegretario di Stato per i trasporti, e dell'altra, a cui venne nominato con decreto Luogotenenziale 6 marzo 1918, di commissario per le costruzioni navali della marina mercantile.

Si rende noto al personale che, dalla sottoscrizione aperta dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, a favore delle famiglie bisognose dei cittadini chiamati alle armi per la guerra e della Croce rossa, è stata prelevata, per le erogazioni relative al mese di settembre 1918, la somma di L. 138,000, di cui L. 46,000, e cioè il terzo, sono state assegnate al signor presidente del Comitato centrale dell'Associazione italiana per la Croce rossa, previa detrazione di L. 2300 che si sono versate in parti uguali, al Comitato Nazionale ferrovieri per gli indumenti di lana ai soldati e al Comitato per i prigionieri di guerra; e L. 92,000, corrispondenti agli altri due terzi, sono state assegnate ai signori prefetti del Regno, proporzionalmente alle popolazioni delle Provincie, perchè provvedano a distribuirle fra i singoli Comitati locali seguendo analogo criterio.

Complessivamente è stata pertanto erogata, per il periodo dal luglio 1915 al settembre 1918, la somma di L. 4,194,000.

Ordine generale N. 7. (A.).

Modificazioni al regolamento per il vestiario uniforme del personale.

In causa della limitatissima scorta di orologi da tasca esistenti nei Magazzini della rete e delle gravi difficoltà che si incontrano per approvvigionare gli orologi stessi, si sospende, fino a disposizione contraria, la concessione di cui l'appendice n. 20 al Regolamento per il vestiario uniforme del personale, ordine generale n. 3 (Bollettino n. 24 del 14 giugno 1917) colla quale era ammesso che gli agenti collocati a riposo, e che ne facessero espressa domanda, potessero acquistare, al prezzo di carico inventariale, l'orologio da tasca tenuto in consegna nel periodo del servizio prestato.

Ordine di servizio N. 109. (M. L.).

Attivazione dell'allacciamento del binario della Cava Taro con la linea Fornovo Borgo S. Donnino.

Dal giorno 2 luglio 1918 è stato attivato l'allacciamento del binario in servizio della Cava Taro con la linea Borgo S. Donnino-Fornovo, tra le stazioni di Felegara e di Fornovo mediante una comunicazione i cui due deviatoi sono manovrati con leva unica.

Il deviatoio inserito sul binario di corsa trovasi in corrispondenza della progressiva km. 3+472,60 ed è incontrato di punta dai treni dispari.

L'allacciamento è protetto:

verso Felegara, da un semaforo di partenza ad un'ala collocato in stazione di Felegara a m. 258, verso Fornovo, dall'asse del F. V. e distante m. 550 dalla punta del deviatoio per l'allacciamento del binario di cava;

verso Fornovo, dal semaforo di II categ. di protezione della stazione di Felegara situato a m. 510 dalla punta del deviatoio dell'allacciamento ed a m. 1050 dalla punta del corrispondente deviatoio estremo della detta stazione.

I detti due semafori si trovano a sinistra rispetto ai treni ai quali comandano.

Opportune serrature tipo F. S. applicate alle leve di manovra dei segnali ed un fermascambio applicato al deviatoio dell'allacciamento vincolano la manovra di questo pel binario di cava solo dopo che siano stati manovrati a via impedita i semafori di protezione.

In conseguenza di quanto sopra, a pag. 9 della prefazione generale all'orario generale di servizio fra i nomi di Cavaria Oggiona e di Cava Ticino, si dovrà aggiungere:

Cava Taro (F) 90.

Ordine di servizio N. 110. (M. V.).

Pulizia dei treni viaggiatori.

Le attuali condizioni sanitarie impongono non ostante le difficoltà che ora s'incontrano, di intensificare la pulizia dei treni viaggiatori.

A tal uopo, indipendentemente da quanto ha escogitato ogni Servizio nei limiti della propria competenza, i Servizi Movimento e Veicoli, provvederanno, d'accordo, a trasportare quando occorra, le operazioni di pulizia dai grandi centri, congestionati per la soverchia quantità di materiale giacente in confronto della capacità dei binari di ricovero, nelle località della periferia, disponendo anche le eventuali modificazioni dei turni.

Le Divisioni Veicoli, d'accordo con quelle del Movimento, determineranno quindi senza indugio le nuove località, in aggiunta

od a variazione di quelle attualmente designate, nelle quali deve essere eseguita la pulizia del materiale sia di transito, sia in sosta, stabilendo per ciascuna di esse se la pulizia deve essere eseguita dal personale del Servizio Veicoli oppure da quello del Servizio Movimento e si compilerà un elenco pei rispettivi Servizi comprendente tutte indistintamente le località ove si eseguisce la pulizia dal personale dell'uno o dell'altro Servizio, coll'indicazione dei treni da pulire.

Date le presenti difficoltà di reclutare personale maschile per la pulizia dei treni viaggiatori, si potrà maggiormente estendere, anche nelle piccole località, l'impiego del personale femminile.

Nelle località ove esistono capi tecnici, capi verificatori, capi squadra operai e capi deposito incaricati del Servizio dei Veicoli, la dirigenza delle operazioni di pulizia spetta a detti agenti, ma il capo stazione deve facilitare tali operazioni nel miglior modo possibile, assegnando binari idonei, curando le manovre pel collocamento dei veicoli sui binari stessi, evitando ogni movimento non assolutamente necessario.

Nelle altre località invece, ove generalmente il numero dei treni in arrivo o in sosta è assai limitato, il capo stazione deve dirigere la pulizia, tanto se viene eseguita da agenti del Movimento quanto se da manovali del Servizio Veicoli, ricorrendo alla competente Divisione Veicoli per le istruzioni del caso.

Tanto il personale tecnico di sorveglianza del Servizio Veicoli, quanto i capi stazione dovranno assicurarsi che la pulizia sia stata convenientemente eseguita provvedendo a rimuovere le irregolarità e le deficienze riscontrate e, se del caso, a punire o far punire i responsabili.

In ogni caso al dirigente che licenzia i treni incombe sempre l'obbligo di controllare lo stato di pulizia delle carrozze (o carri arredati) e specialmente delle ritirate, come è prescritto dall'Ordine di Servizio n. 158-1914 (Bollettino n. 20 del 14 maggio).

Siccome poi una delle cause dell'insudiciamento e dell'infestazione di insetti nelle carrozze è data dal fatto che queste, dopo pulite vengono abusivamente occupate da ignoti, specialmente la notte, così è necessario che il capo stazione o il dirigente di servizio si assicuri sempre che il materiale da viaggiatori giacente

sia chiuso a chiave e coi telarini alzati, a sensi di quanto è prescritto dalla Circolare n. 39-1913 (Bollettino n. 25 del 19 giugno). Inoltre durante la notte, ad ore saltuarie, il capo stazione o il dirigente di servizio dovrà fare almeno due visite alle carrozze in deposito, e nei grandi centri queste visite saranno eseguite, oltrechè dal personale ordinario di sorveglianza, da apposite squadre, giusta gli accordi da prendersi dalle Divisioni Movimento colle competenti autorità militari e di pubblica sicurezza.

Il personale di scorta ai treni, durante la marcia, farà frequenti visite alle ritirate, tanto per le contravvenzioni a chi insudicia o danneggia il materiale, quanto per segnalare alle stazioni di sufficiente sosta le ritirate sporche, restando inteso che le latrine saranno pulite senz'altro in tutte le stazioni ove il treno ferma più di mezz'ora.

Per i treni, scortati da manovali pulitori valgono le disposizioni dell'Ordine di Servizio n. 49-1910 (Bollettino n. 9 del 3 marzo) e particolarmente quelle del paragrafo 7°.

Gli ispettori di Riparto del Movimento e del Servizio Veicoli ed i controllori dei viaggiatori e del materale si assicureranno che le disposizioni di cui sopra siano scrupolosamente osservate e provvederanno per l'immediata rigorosa punizione dei negligenti.

Distribuito alle classi 3, 7, 11 41, 42, 44, 45, 46 *ed ai controllori del materiale.*

Ordine di servizio N. 111. (C.).

Trasporti per conto delle Società cooperative di consumo tra gli agenti ed operai ferroviari.

La « Cooperativa di consumo fra i ferrovieri della stazione di Taranto », con sede in Taranto, è ammessa a fruire, per le proprie spedizioni, delle tariffe ridotte applicabili ai trasporti

eseguiti per conto delle società cooperative ferroviarie, sotto l'osservanza delle norme e delle condizioni stabilite dal regolamento, di cui l'ordine di servizio n. 167-1911.

Il nome della predetta Società deve quindi essere aggiunto, alla sede opportuna, nell'elenco allegato *A* al citato regolamento, ristampato con l'ordine di servizio n. 48 del 1918.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Comunicazioni.

Opera di previdenza a favore del personale.

(Legge 19 giugno 1913, n. 641).

Dopo la comunicazione fattasi nel Bollettino n. 28 dell'11 luglio 1918 la Giunta dell'Opera di previdenza ha approvato a tutto il 30 settembre 1918, le seguenti liquidazioni:

LIQUIDAZIONI	Esercizio	Indennità di buonuscita (art. 1, n. 1, della legge)						Sussidi temporanei ad orfani — (art. 1, n. 2 della legge)		Assegni alimentari vitalizi — (art. 1, n. 3 della legge)		Rimborsi di trattenute (art. 3 della legge)					
		ad agenti			a famiglie							ad agenti			a famiglie		
		N.	importo		N.	importo		N.	importo	N.	importo	N.	importo		N.	importo	
Approvate dal 1° luglio a tutto il 30 settembre 1918.	1915-16	—	—	—	1	244	73	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	1916.17	—	—	—	12	5.993	45	5	1.602	1	300	—	—	—	—	—	—
	1917-18	52	50.698	73	148	113.607	25	110	39.929	8	2.790	3	236	90	6	141	45
	1918.19	288	353.139	57	7	13.655	75	18	6.683	—	—	1	15	08	—	—	—
Aggiungendo quelle approvate precedentemente . . .	......	12768	10.895.088	59	3535	2.072 126	61	2416	857.203	101	35.664	166	1441	52	77	1072	19
Si ha un totale a tutto il 30 settembre 1918 .		13108	**11.298.926**	**89**	**3703**	**2.205.627**	**79**	**2549**	**905.417**	**110**	**38.754**	**170**	**1693**	**50**	**83**	**1213**	**64**

Sulla disponibilità dell'Opera furono approvate dal Comitato dopo il 30 *giugno* 1918, *le seguenti concessioni*:

1° — SUSSIDI TEMPORANEI AD ORFANI DI PENSIONATI.
(Art. 1 n. 2 lettera *c*) della legge).

1. CESARINO e GIOVANNI, orfani del guardiano PICCIONI Giuseppe (26115): L. 312 annue, con decorrenza 1° settembre 1918.

2° — ASSEGNI ALIMENTARI VITALIZI A CONGIUNTI BISOGNOSÌ
(Art. 1 n. 3 lettera *e*) della legge).

1. PIACQUADDIO Maria, vedova del cantoniere CEDRO Carmine (125103): L. 300 annue, con decorrenza 1° luglio 1918;
2. AIELLO Marianna, vedova del cantoniere PETILLO Francesco (130477): L. 300 annue, con decorrenza 1° luglio 1918;
3. FRANCESI Innocenti Maria, vedova del ff. fuochista ZOI Alberino (118373): L. 300 annue, con decorrenza 1° luglio 1918;
4. BARCHETTA Emilia, vedova del cantoniere NATALE Giovanni (118684): L. 300 annue, con decorrenza 1° luglio 1918.

3° — RICOVERI DI ORFANI IN ISTITUTI DI EDUCAZIONE E DI ISTRUZIONE.
(Art. 2 penultimo capoverso della legge).

1. CLARA, orfana dell'applicato ABITABILE Giuseppe (119102);
2. ROSARIA, orfana del guardiano NASTASI Antonino (113515);
3. MARIA, orfana del manovale BROCCOLO Pietro (143413);
4. RENATO, orfano del guardiano BALLERINI Emilio;
5. ADELE, orfana del conduttore FANFONI Giuseppe (78326);
6° PIETRO e AGATA, orfani del guardiano CARRETTA Matteo (32193), a condizione che il tutore concorra nelle spese di ricovero oltrechè con la quota del sussidio temporaneo relativa a detti orfani, anche con la quota parte di pensione spettante ad essi

ed al fratello Michele, il cui ricovero fu approvato in adunanza 25 giugno 1917;

7. Ida, orfana del guardiano Iagulli Michele (27529);
8. Ciro e Luigia, orfani del guardiano Vaccaro Andrea (78688);
9. Ferruccio, orfano del capo squadra merci Bosio Pietro (116186);
10. Cesarino e Giovanni, orfani del guardiano pensionato Piccioni (26115);
11. Aida, orfana del capo conduttore princ. di 3° grado Capecchi Eumenio (31190).

4° — Revoche di ricoveri.

1. Manlio, orfano del capo conduttore princ. di 3° grado Capecchi Eumenio (31190) (Vedasi Bollettino n. 42 del 19 ottobre 1916);
2. Elio, orfano del guardiano Morelli Italo (115558) (Vedasi Bollettino n. 15 del 12 aprile 1917).

VARIAZIONI da apportare all'elenco dei rappresentanti e delegati di categoria.

Categoria	CARICA	INDICAZIONI già portate nei Bollettini	VARIAZIONI
1ª	Delegato suppl.	**Bobbio** ing. cav. Giuseppe – ispettore capo – Sez. Lav. Foligno.	**Bobbio** ing. cav. Giuseppe ispettore capo – Sez. Lav. Novara.
2ª	Delegato	**Paldi** ing. Cesare – ispettore principale – Sez. Lav. Udine.	**Paldi** ing. Cesare – ispettore principale – Sez. Lav. Ferrara.
4ª	Delegato	**Bellaveglia** Alfonso Giovanni – assistente dei lavori – Sez. lav. Roma Est.	**Bellaveglia** Alfonso Giovanni assistente dei lavori – Sez. Lav. Firenze.
6ª	Delegato	**De Luca** dott. Francesco – applicato principale – Div. lav. Bari.	Ritornato dal servizio militare, riprende le sue funzioni di delegato per la circoscrizione di Bari.
6ª	Delegato	**Russo** Gennaro – applicato principale – Div. Mov. Napoli.	Cessa dalle funzioni temporanee di delegato per la circoscrizione di Bari.
7ª	Delegato	**Cavalleri** Luigi – aiutante applicato – Staz. Ferrara.	**Cavallerl** Luigi – aiutante applicato – Staz. Bologna.
7ª	Delegato	**Pardini** Alberto – aiutante applicato – Savona Dep. loc.	5. 9. 918. Morto.
7ª	Delegato suppl.	**Cotroneo** Letterio – applicato – Div. Veic. Palermo.	Ritornato dal servizio militare, riprende le sue funzioni di delegato per la circoscrizione di Palermo.
7ª	Delegato	**Bancale** Emilio – applicato – Div. Mov. Bari.	Cessa dalle funzioni temporanee di delegato per la circoscrizione di Palermo.

Categoria	CARICA	INDICAZIONI già portate nei Bollettini	*VARIAZIONI*
10ª	Delegato	**Mandara** Raffaele – capo magazz. di 2° gr. – Messina Mag. Appr.	**Mandara** rag. Raffaele – capo magazz. di 2° gr. – Messina Mag. Appr.
16ª	Delegato	**Riccardi** Lorenzo – capo sq. cantonieri – Sez. Lav. Sulmona.	**Riccardi** Lorenzo – capo sq. cantonieri – Sez. Lav. Roma Est.
19ª	Delegato	**Rossi** Carlo – fuochista – Dep. Loc. Torino P. N.	28. 8. 918. Morto.
25ª	Delegato suppl.	**Cagno** Umberto – manovale – Offic. Veic. Torino.	Ritornato dal servizio militare riprende le sue funzioni di delegato per la circoscrizione di Torino.
25ª	Delegato	**Bielli** Pietro – manovale – Off. Veic. Rivarolo.	Cessa dalle funzioni temporanee di delegato per la circoscrizione di Torino.
26ª	Rappresentante	**Bozzoli** cav. Ciro – capo stazione superiore – Staz. Torino P. N.	**Bozzoli** cav. Ciro – ispettore – Staz. Torino P. N.
35ª	Delegato suppl.	**Piva** Achille – assistente di staz. di 2ª classe – Staz. Sulmona.	**Piva** Achille – assistente di stazione di 2ª classe – Staz. Roma S. Lorenzo.
36ª	Delegato	**Lungarini** Amedeo – assistente di staz. di 2ª classe – Staz. Portonaccio.	**Lungarini** Amedeo – assistente di staz. di 2ª classe – Staz. Roma Trastevere.
46ª	Delegato suppl.	**Urso** Ettore – primo elettricista – Savona Dep. loc.	Incaricato di sostituire temporaneamente nel suo mandato il fuochista Gatto Antonino delegato per la circoscrizione di Napoli-Palermo.

Il Direttore generale

R. DE CORNE'

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

CONDIZIONI D'ABBONAMENTO

Per gli impiegati dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato e per gli avvocati delegati ferroviari . . . . L. **4.00**

Per le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti . . . . » **8.00**

Gli abbonamenti sono da pagarsi anticipatamente ad una stazione della rete o ad una cassa compartimentale e decorrono dal 1° gennaio di ciascun anno, non essendo ammessi per durata minore di un anno. Chi si abbona nel corso dell'anno riceve i numeri arretrati dell'annata.

La spedizione del bollettino viene fatta direttamente all'ufficio dell'abbonato pel tramite dell'ufficio compartimentale dal quale dipende. Si prega pertanto di comunicare al Servizio Segretariato ogni cambiamento di indirizzo, non assumendosi l'Amministrazione alcuna responsabilità per gli eventuali disguidi causati dalla mancanza di tale comunicazione.

ANNO XI - N. 42

17 OTTOBRE 1918

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

Roma, ottobre 1918 — Tip. Nazionale Bertero di G. Guadagnini e C.

DECRETO LUOGOTENENZIALE 12 *settembre* 1918, *n.* 1436, *che approva maggiori assegnazioni in alcuni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti marittimi e ferroviari per l'esercizio finanziario* 1918-919 (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

Vista la legge 22 maggio 1915, n. 671, sul conferimento al Governo dei poteri eccezionali per la guerra;

Vista la legge 23 giugno 1918, n. 830;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del ministro segretario di Stato per il tesoro, di concerto con quello per i trasporti marittimi e ferroviari;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Nello stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti marittimi e ferroviari per l'esercizio finanziario 1918-919 sono introdotte le maggiori assegnazioni di cui all'unita tabella, firmata, d'ordine Nostro, dai ministri proponenti.

Questo decreto andrà in vigore il giorno stesso della sua pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale*.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 12 settembre 1918.

TOMASO DI SAVOIA.

ORLANDO — NITTI — VILLA.

Visto, *Il guardasigilli*: SACCHI.

---

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 9 ottobre 1918, n. 238.

TABELLA *di variazioni da apportarsi ad alcuni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero trasporti marittimi e ferroviari per l'esercizio* **1918-1919.**

MAGGIORI ASSEGNAZIONI.

Cap. n. 53. Compensi per lavori straordinari prestati nell'interesse della Direzione generale del traffico marittimo	L.	30,000
Cap. n. 57. Spese per assistenza e rimpatrio degli equipaggi	»	200,000
Cap. n. 58. Soprassoldo e indennità agli equipaggi delle navi mercantili requisite ecc.	»	4,000,000
Cap. n. 59. Indennità per infortuni mortali occasionati da rischi di guerra agli equipaggi ecc.	»	1,000,000
Cap. n. 61. Premi di assicurazione contro i rischi di guerra dei piroscafi viaggianti ecc.	»	700,000
Cap. n. 63. (Modificata la denominazione) Spese concernenti il traffico marittimo. Acquisto e noleggio di navi da trasporto. Spese di esercizio e per acquisto di carboni	»	500,000,000
	L.	505,930,000

Visto d'ordine di S. A. R. il Luogotenente generale di S. M. il Re:

Il ministro del tesoro: NITTI.

Il ministro dei trasporti marittimi e ferroviari: VILLA.

DECRETO LUOGOTENENZIALE 3 *ottobre* 1918, *n.* 1455, *che reca un'aggiunta a quello* 15 *settembre* 1918, *n.* 1318, *relativamente alle facoltà ed attribuzioni del commissario generale per l'aeronautica* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;
Visto il decreto Luogotenenziale 15 settembre 1918, n. 1318;
Udito il Consiglio dei ministri;
Sulla proposta del presidente del Consiglio dei ministri, di concerto col ministro del tesoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Nel citato decreto Luogotenenziale 15 settembre 1918, n. 1318 è aggiunto, dopo l'art. 5 l'art. seguente:

Art. 6. — Nulla è innovato per ciò che concerne tutte le facoltà e le attribuzioni del commissario generale per l'aereonautica, di cui nei decreti Luogotenenziali 1° novembre 1917, n. 1813 e 12 aprile 1918, n. 484.

Alle parole « Ministero o ministro per le armi e munizioni » contenute nei suddetti decreti, vanno sostituite quelle di « ministro o Ministero per le armi e i trasporti ».

(1) **Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 11 ottobre 1918, n. 240.**

Art. 2.

Gli articoli 6, 7 e 8 del citato decreto, diventano rispettivamente gli articoli 7, 8 e 9 di esso.

Art. 3.

Il presente decreto entrerà in vigore dal giorno della sua pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale* del Regno.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 3 ottobre 1918.

TOMASO DI SAVOIA

ORLANDO — NITTI.

Visto, *Il Guardasigilli*: SACCHI.

DECRETO MINISTERIALE 10 *ottobre* 1918, *che stabilisce il prezzo massimo per la vendita all'ingrosso dell'olio di oliva di prima qualità* (1).

IL MINISTRO

PER GLI APPROVVIGIONAMENTI E I CONSUMI ALIMENTARI

Veduti i decreti Luogotenenziali 3 gennaio 1918, n. 49 e 22 maggio 1918, n. 700;

Udita la Commissione centrale consultiva per gli approvvigionamenti e i consumi:

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 11 ottobre 1918, n. 240.

Decreta:

Omissis.

Art. 6.

È vietata la esportazione dell'olio fuori del territorio della provincia senza autorizzazione del Ministero per gli approvvigionamenti e consumi, che darà ai prefetti le relative disposizioni.

Art. 7.

Salve le disposizioni del presente decreto e le precettazioni che fanno obbligo ai singoli detentori di olio di tenerlo a disposizioni della pubblica Amministrazione sono revocate tutte le disposizioni e i provvedimenti che vincolino o limitino in qualsiasi modo il commercio dell'olio entro il territorio della Provincia.

I prefetti provvederanno al censimento dell'olio nelle rispettive Provincie mediante denuncia obbligatoria, stabilendo le modalità e i termini.

Art. 10.

Il presente decreto entrerà in vigore il giorno successivo a quello della pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* del Regno.

Roma, 10 ottobre 1918.

Il Ministro: CRESPI.

Ordine di servizio N. 112. (M.).

Servizio merci nella stazione di Ferrania.

(Vedi ordine di servizio n. 210-1914).

La Società Italiana Prodotti Esplodenti è subentrata alla Casa del marchese De Mari nella concessione di eseguire e ricevere i trasporti di merci a vagone completo a piccola velocità e di bestiame nella stazione di *Ferrania.*

Di conseguenza nel « Prontuario Generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato — edizione giugno 1914 » — in calce alla pagina 26 nelle note (9) (10) e (11) devesi depennare il nome della « Casa del marchese De Mari » e sostituire quello della « *Società Italiana Prodotti Esplodenti* ».

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Ordine di servizio N. 113. (M. C.).

Riapertura all'esercizio della fermata di Priaro.

(Ved. ordine di servizio n. 276-1914).

A datare dal giorno 28 ottobre 1918 viene riattivata, fra le stazioni di Recco e Camogli della linea Genova-Spezia, la fermata di « Priaro » ed abilitata, come in passato, al servizio viaggiatori, bagagli e cani con le modalità stabilite dagli art. 25 e 31 delle « Norme contabili per le gestioni viaggiatori, bagagli, cani e telegrafi », di cui l'Ordine di Servizio n. 160-1909 e successive modificazioni.

La stazione di Genova Piazza Brignole resta incaricata della registrazione dei biglietti e dei bagagli e del versamento del relativo importo.

In conseguenza di quanto sopra, di fronte al nome di Priaro si dovrà a pagina 47 del « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato » (edizione giugno 1914 cancellare il richiamo (c) e la corrispondente annotazione in calce, ed esporre le lettere V (6) e B (6) rispettivamente nelle colonne 6 e 7.

Nella « Prefazione generale all'orario generale di servizio », a pag. 12, si dovrà cancellare il richiamo (24) ed esporre l'indicazione L B, ed a pag. 16 cancellare dall'annotazione (24) il nome di Priaro.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Ordine di servizio N. 114. (M. C.).

Riapertura all'esercizio della fermata di Via Cattaneo.

(Vedi ordine di servizio n. 68-1915).

Dal giorno 1° maggio 1918 è stata riattivata, fra le stazioni di Quinto al Mare e Nervi della linea Genova-Spezia, la fermata di « Via Cattaneo » abilitata, come in passato, al servizio viaggiatori, bagagli e cani con le modalità stabilite dagli art. 25 e 31 delle « Norme contabili per le gestioni viaggiatori, bagagli, cani e telegrafi », di cui l'Ordine di Servizio n. 160-1909 e successive modificazioni.

La stazione di Genova Piazza Brignole resta incaricata della registrazione dei biglietti e dei bagagli e del versamento del relativo importo.

In conseguenza di quanto sopra, di fronte al nome di « Via Cattaneo » si dovrà a pag. 64 del « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato » (edizione giugno 1914) cancellare il richiamo (*d*) e la corrispondente

annotazione in calce, ed esporre le lettere V (6) e B (6) rispettivamente nelle colonne 6 e 7. Nella « Prefazione generale all'orario generale di servizio », a pag. 14, si dovrà cancellare il richiamo (24) ed esporre l'indicazione LB, ed a pag. 16 cancellare dalla annotazione (24) il nome di Via Cattaneo.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Circolare N. 57. (M.).

Termine utile per la presentazione delle riserve nei trasporti a G. V.

A datare dal 20 ottobre 1918 e fino a nuovo avviso i termini utili per la presentazione delle riserve relative ad anormalità su:

a) merci a G. V. in carri completi misti piombati,

b) trasporti a G. V. in carri completi piombati,

sono sostituiti da quelli stabiliti per i corrispondenti trasporti a P. V. ordinaria e cioè, *ore due dall'apertura del carro e non oltre le ore trentasei dal suo arrivo.*

I termini di cui sopra valgono tanto per i trasporti a G. V. in servizio interno, quanto per quelli in servizio cumulativo.

Circolare N. 58. (C. M.).

Divieti d'esportazione delle merci.

Per agevolare il compito delle stazioni nell'accettazione dei trasporti per l'estero di merci che, pur essendo colpite da divieto di esportazione, come dall'elenco pubblicato con la Circolare numero 18-1916 e dalle successive comunicazioni, possono tuttavia

accettarsi senza esigere dai mittenti l'esibizione o la presentazione dei relativi permessi del Ministero delle finanze o delle dogane, si è compilato l'elenco delle merci stesse, che si unisce alla presente circolare, e che annulla e sostituisce quello allegato alla Circolare n. 55-1916.

Riferibilmente ai trasporti effettuati per la Svizzera, avvertesi che il « Nota bene », in testa all'allegato elenco, annulla e sostituisce i primi due capoversi dell'art. 12 della circolare numero 53-1918, pubblicata nel Bollettino ufficiale n. 35-1918.

Nell'occasione si avverte che della circolare gialla, n. 30-1918, sarà da farsi cenno al quinto capoverso dell'art. 3 della detta circolare n. 53-1918, in sostituzione di quella pure gialla n. 10-1915 che è abrogata, aggiungendo che essa disciplina anche il caso di frazionamento dei permessi di esportazione quando gli esportatori dovessero effettuare trasporti da più stazioni.

La circolare n. 53-1918, così modificata e completata, e lo elenco allegato alla presente rappresentano la situazione vigente in materia al 30 settembre 1918.

La circolare n. 89-1915 relativa ai trasporti di merci per la Svizzera è abrogata.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 5, 7, 8, 9, 15, 18, 19, 20, 21 *e* 22.

Allegato alla circolare N. 58-1918.

ELENCO DELLE MERCI DI CUI LE DOGANE SONO AUTORIZZATE A CONSENTIRE DIRETTAMENTE L'ESPORTAZIONE (1)

N. B. — *Per le spedizioni destinate in Svizzera, distinte nel presente elenco con asterisco, occorre il permesso del Ministero delle finanze o di una dogana.*

Le spedizioni effettuate per la Svizzera delle seguenti merci: Canapa greggia e pettinata – Carni salate – Cortecoie tannanti – Estratti tannici – Frutta e legumi conservati – Piriti di ferro – Pollame – Porci – Pula di riso – Uova – Zolfo, *possono accettarsi dalle stazioni, in quanto non sia diversamente disposto nel presente elenco, quando siano scortate da una autorizzazione rilasciata dalle dogane di Domodossola e Chiasso.*

Abbozzi per pipe	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per Francia e colonie, Inghilterra e colonie, Americhe e paesi al di là del Canale di Suez.
Accessori, guarnizioni e manichi di metallo comune per ombrelli e per bastoni da passeggio.	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per qualsiasi paese (2) esclusi i nemici.
Acido borico	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per Francia e colonie, Inghilterra e colonie, Americhe e paesi al di là del Canale di Suez.
Acido citrico (veggasi alla voce *Agrumi*).	
Acido tartarico	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per Francia e colonie, Inghilterra e colonie, Americhe e paesi al di là del Canale di Suez.

(1) Le dogane sono state pure autorizzate a consentire l'esportazione anche per Salonicco, purchè dirette a quel R. console, di tutte quelle merci per le quali le dogane stesse furono già facoltizzate a provvedere nei riguardi delle destinazioni verso Francia, Inghilterra e relative colonie, Americhe e paesi al di là del Canale di Suez.

Le dogane sono state altresì autorizzate a consentire l'esportazione nelle colonie italiane delle merci stesse.

(2) Nella dizione « per qualsiasi paese » molte volte ripetuta nel presente elenco, non sono da comprendersi le esportazioni in Olanda, Danimarca, Svezia, Norvegia e Russia, le quali sono tutte subordinate a permesso ministeriale.

Merce	Disposizioni
Acque medicinali nazionali . . .	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per qualsiasi paese, esclusi i nemici.
Aglio	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per Francia, Inghilterra e loro colonie, Americhe e paesi oltre il Canale di Suez.
Agro di limone crudo e cotto (veggasi alla voce *Agrumi*).	
Agrumi – **Limoni e loro varietà e cedri anche in acqua salata e derivati degli agrumi d'ogni sorta**	Le dogane sono autorizzate a consentire direttamente l'esportazione per la Francia, l'Inghilterra e loro colonie, gli Stati Uniti, il Brasile, le Colonie italiane, Salonicco e l'Albania.
Agrumi – **Arance dolci e mandarini.**	Le dogane sono autorizzate a consentire direttamente l'esportazione per Francia, Brasile, Stati Uniti, Salonicco. Colonie italiane, Albania e Malta. chiesta da privati, nonchè per Inghilterra, Francia, Egitto e Salonicco chiesta dalle Commissioni *Incetta agrumi.*
Agrumi – **Arance amare**	Le dogane sono autorizzate a consentire direttamente l'esportazione per la Francia, l'Inghilterra, l'Egitto e Salonicco solo se spedite dalle Commissioni predette.
Alabastro greggio in tavole od altrimenti lavorato.	Le dogane sono autorizzate a concedere la esportazione per la Inghilterra e sue colonie, Francia e sue colonie, Americhe e paesi oltre il Canale di Suez.
Albumina di sangue *	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per qualsiasi paese, esclusi i nemici.
Apparecchi d'inalazione *	Idem.
Argento in fogli (V. Gioielli, ecc.).	
Argento falso in fogli (veggasi *Oro e argento falsi*).	
Arredi sacri (esclusi quelli di rame e sue leghe).	Idem.
Asfalto o bitume giudaico, alla rinfusa.	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per Inghilterra e colonie, Francia e colonie, Americhe e paesi oltre il Canale di Suez.

Assicelle per costruzione di pavimenti.	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per qualsiasi paese, esclusi i nemici.
Aste dorate di legno per cornici .	Idem.
Astucci per lampade elettriche * .	Idem.
Attrezzi e vestiari teatrali appartenenti a compagnie artistiche.	Idem.
Bacche di alloro (veggasi *coccole*).	
Bacche di ginepro (veggasi *coccole*).	
Barattoli e scatole di latta * . .	Le dogane sono autorizzare a consentire la riesportazione a scarico di bollette di temporanea importazione e l'esportazione semplice, quando costituiscano recipienti abituali ed indispensabili delle merci per le quali sia concessa l'esportazione o direttamente da esse, o per effetto di permesso ministeriale.
Barbe di granturco	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per la Francia, l'Inghilterra e loro colonie, le Americhe ed i paesi oltre il Canale di Suez.
Barili e botti, vuoti, di legno e di ferro, usati.	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per tutti i paesi, esclusi i nemici, dei fusti di capacità inferiore ad ettolitri 7 $^1/_2$ ed a consentire la temporanea esportazione di quelli aventi capacità superiore ad ettolitri 7 $^1/_2$ e pieni di vino destinati in Francia. Possono pure consentire la riesportazione dei fusti vuoti importati temporaneamente pieni di olio.
Baritina (solfato di bario naturale anche macinato).	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per Francia e colonie, Inghilterra e colonie, Americhe e paesi oltre il Canale di Suez.
Bastoni da passeggio e da ombrelli, anche con accessori di metallo comune o di altra materia.	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per qualsiasi paese, esclusi i nemici.
Biancheria fine, di cotone o di lino, per corredi e arredamenti, con ricami, trine, merletti, ecc.	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per Francia e colonie, Inghilterra e colonie, Americhe e paesi oltre il Canale di Suez.

Birra	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per qualsiasi paese, esclusi i nemici.
Borsette, portamonete e portafogli, di pelle *.	Idem.
Bossoli per cartucce da caccia *.	Idem.
Bottoni d'ogni sorta, esclusi quelli di metallo e quelli adatti ad usi militari *.	Idem.
Bretelle e giarrettiere di ogni sorta non elastiche *.	Idem.
Calcare bitumineso, anche in sacchi *.	Idem.
Calce viva o spenta e calce idraulica *.	Idem.
Candele di cera animale	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per Inghilterra e colonie, Francia e colonie, Americhe e paesi al di là del Canale di Suez.
Canne, giunchi e vimini	Idem.
Capelli non lavorati	Idem.
Cappelli di feltro finiti	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per qualsiasi paese, esclusi i nemici.
Cappelli di paglia e di truciolo, di tagal e di altre fibre, e plateaux per cappelli fatti di tali materie	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per Francia e colonie, Inghilterra e colonie, Americhe e paesi oltre il Canale di Suez.
Capperi	Idem.
Carniccio	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per nazioni alleate e loro colonie, possedimenti e protettorati, Americhe e paesi oltre il Canale di Suez.
Carta di paglia.	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per tutti i paesi, esclusi i nemici.

Carta da sigarette, carta da lettere di lusso in scatole e pacchetti.	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per tutti i paesi, esclusi i nemici.
Cascami di argento e oro falsi * .	Idem.
Cascami di sughero *.	Idem.
Cedri anche in acqua salata (veggasi alla voce *Agrumi*).	
Celluloide (Lavori) compresi quelli di Galatite e Lattoformio.	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per Francia e colonie, Inghilterra e colonie, Americhe e paesi al di là del Canale di Suez.
Ceneri di piriti di ferro.	Le dogane sono autorizzate a consentire l'esportazione per l'Inghilterra.
Cipolle	Le dogane sono autorizzate a consentire l'esportazione per Francia e colonie, Inghilterra e colonie, Americhe e paesi oltre il Canale di Suez.
Citrato di calcio (veggasi sotto la voce *Agrumi*).	
Coccole di ginepro	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per qualsiasi paese, esclusi i nemici.
Coccole di lauro	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per Francia, Inghilterra e rispettive colonie, Americhe e paesi al di là del Canale di Suez.
Colla forte.	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per Francia e colonie, Inghilterra e colonie, Americhe e paesi oltre il Canale di Suez.
Colori a smalto per ceramiche * .	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per qualsiasi paese, esclusi i nemici.
Coni secchi di pino.	Idem.
Corde musicali di metallo, anche con anima di seta o di budella	Idem.

Corna (Lavori di), ossa e materie affini (veggasi alla voce *Lavori*).	
Cornici di legno	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per qualsiasi paese, esclusi i nemici.
Cotone (veggasi alla voce *Manufatti*).	
Cremore di tartaro depurato *. .	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per Francia, Inghilterra e loro colonie, Americhe e paesi al di là del Canale di Suez.
Crine animale e vegetale	Idem.
Dischi di pelo *	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per qualsiasi paese, esclusi i nemici.
Erba palustre *	Idem.
Erbe, fiori e foglie medicinali, comprese nell'elenco annesso.	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per Francia, Inghilterra e rispettive colonie, Americhe e paesi al di là del Canale di Suez.
Erica in rami	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per qualsiasi paese, esclusi i nemici.
Essenze ed oli essenziali di agrumi e di petitgrain (veggasi alla voce *Agrumi*).	
Essenze ed oli essenziali di ogni altra sorta.	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per Francia e colonie, Inghilterra e colonie, Americhe e paesi al di là del Canale di Suez.
Estratto per vermut	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per qualsiasi paese, esclusi i nemici.
Feccia di vino	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per Francia e colonie, Inghilterra e colonie, Americhe e paesi oltre il Canale di Suez.

Fibre vegetali e materie simili, sia greggie che filate o lavorate, comprese le treccie di paglia e di truciolo e le stuoie di paglia. Sotto tale voce intendonsi comprese le seguenti merci: Paglia assortita, libro, giunco, vimini, trucioli di legno, canna palustre, radici di riso, paglia di riso, saggina, sparto, fibre di cocco, foglie di palma, alga marina, crine vegetale, fibre di aloe, tampico, raphia, piassava, ecc. comunque preparate e lavorate, stuoie, tappeti, imballaggi, ecc. fatti di dette materie, combinate o non con crini, fili, tessuti, ecc. cardoni da cardare, tubetti di paglia greggia. Sono esclusi i cardi vegetali, le ceste, corbe, sporte ed imballaggi in genere.	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per Francia e colonie, Inghilterra e colonie, Americhe e paesi al di là del Canale di Suez.
Filati (veggasi Manufatti)	
Foglie di lauro	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per Inghilterra e colonie, Francia e colonie, Americhe e paesi al di là del Canale di Suez.
Foglie fresche o secche ornamentali in genere.	Idem.
Funghi secchi	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per la Francia, l'Inghilterra e loro colonie, le Americhe ed i paesi oltre il Canale di Suez.
Gessetti per biliardi e per lavagne *	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per qualsiasi paese, esclusi i nemici.
Gesso	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per la Francia, l'Inghilterra e loro colonie, le Americhe ed i paesi oltre il canale di Suez.
Giocattoli in genere (esclusi quelli di gomma).	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per qualsiasi paese, esclusi i nemici.

Gioielli e lavori d'oro e oro in fogli * **Gioielli e lavori di platino * . .**	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per qualsiasi paese, esclusi i nemici, a condizione che prima o contemporaneamente s'importi oro fino o platino in quantità corrispondente a quella da esportare.
Gomma adragante *	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per qualsiasi paese, esclusi i nemici.
Grafite naturale	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per Francia e colonie, Inghilterra e colonie, Americhe e paesi al di là del Canale di Suez.
Grappetti di latta per lumini da notte *.	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per qualsiasi paese, esclusi i nemici.
Guanti di pelle *.	Idem.
Guarnizioni e accessori per mobili, bauli, valigie e simili, in ottone o altro metallo comune *.	Idem.
Incenso *	Idem.
Lampadine elettriche tascabili e relative batterie di ricambio.	Idem.
Lana di legno	Idem.
Lavori di celluloide, di galatite e di lattoformio.	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per Francia e colonie, Inghilterra e colonie, Americhe e paesi al di là del Canale di Suez.
Lavori di ossa, di corna e di materie affini.	Idem.
Lavori da panieraio fini, anche guarniti dei loro accessori usuali	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per Francia e colonie, Inghilterra e colonie, Americhe e paesi al di là del Canale di Suez.
Libri, stampe e pubblicazioni a stampa di ogni genere.	Le dogane sono autorizzate a consentire l'esportazione per qualsiasi paese, esclusi i nemici, a condizione che le spedizioni siano munite di nulla osta delle autorità politiche preposte alla Censura.

Limoni (veggasi sotto la voce *Agrumi*)	
Luiquirizia (radiche e sugo) . .	Le dogane sono autorizzate a consentire l'esportazione per Francia, Inghilterra e loro colonie, Americhe e paesi al di là del Canale di Suez.
Lolla di riso *	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per qualsiasi paese, esclusi i nemici.
Mandarini (veggasi *Agrumi*).	
Mandorle	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per Francia e colonie, Inghilterra e colonie, Americhe e paesi al di là del Canale di Suez.
Manichi da fruste, anche con accessori di metallo comune o di altra materia.	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per i paesi alleati e rispettive colonie ed i paesi transoceanici.
Manichi per ombrelli e per bastoni da passeggio, anche con accessori di metallo comune o di altra materia.	Idem.
Manna e mannite	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per qualsiasi paese, esclusi i nemici.
Manufatti di canapa	Le dogane di Genova, Modane, Domodossola e Chiasso sono autorizzate a consentire direttamente l'esportazione per Francia, Inghilterra e loro colonie, Americhe e paesi oltre il Canale di Suez. di determinate quantità mensili di filati di canapa grossa del titolo non superiore al 5 ½ inglesi. Inoltre le dogane di Napoli, Livorno, Genova, Ventimiglia, Modane, Domodossola e Chiasso sono state autorizzate a consentire l'esportazione per i detti paesi di un determinato quantitativo di cordami e spaghi di canapa (compreso lo spago da calzolai in gomitoli).
Manufatti di cotone	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per Francia e colonie, Inghilterra e colonie, Americhe e paesi al di là del Canale di Suez, dei manufatti di cotone, eccettuati i tessuti greggi lisci, imbianchiti lisci ed i filati di qualsiasi specie.

Manufatti di seta artificiale (esclusi i filati).	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per Francia, Inghilterra e loro colonie, Americhe e paesi al di là del Canale di Suez.
Manufatti di seta naturale, esclusi quelli di roccadino o pettenuzzo.	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per qualsiasi paese, esclusi i nemici, la Svizzera, l'Olanda, la Danimarca, la Svezia, la Norvegia, la Grecia e la Russia.
Marmo greggio, in tavole o altrimenti lavorato.	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per Francia e colonie, Inghilterra e colonie, Americhe e paesi al di là del Canale di Suez.
Marocchini per cappelli	Idem.
Mercerie di legno	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per qualsiasi paese, esclusi i nemici.
Merletti, eccettuati quelli di lino *	Idem.
Mirtilli	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per Francia e colonie, Inghilterra e colonie, Americhe e paesi oltre il Canale di Suez.
Misure lineari di legno o di tessuto e misure di capacità di qualsiasi specie, escluse, per queste ultime, quelle di metallo.	Idem.
Mobili, masserizie ed effetti usati, per trasferimento di domicilio, eccettuati quelli appartenenti a sudditi nemici.	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per qualsiasi paese, esclusi i nemici.
Noci di anacardio	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per la Francia, l'Inghilterra e loro colonie, le Americhe ed i paesi oltre il Canale di Suez.
Noccioli di palma	Idem.
Noci e nocciole	Idem.

Oggetti d'ornamento personale (coralli, mosaici, cammei, conterie e simili) **montati in metallo comune anche argentato o leggermente dorato, oppure fatti con detto metallo, come medagliette sacre e profane, targhettine, distintivi, anelli e altre minuterie, anche con accessori di altra materia.**	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per qualsiasi paese, esclusi i nemici.
Oggetti fatti di materie non vietate, con accessori di metallo o di altra materia vietata, in proporzioni trascurabili.	Idem.
Olii essenziali (veggasi Essenze).	
Olio di mandorle	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per la Francia, l'Inghilterra e loro colonie, le Americhe ed i paesi al di là del Canale di Suez.
Ombrelli	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per qualsiasi paese, esclusi i nemici.
Oro e argento falsi (fogli)* . . .	Idem.
Oro in fogli (V. Gioielli, ecc.).	
Orologi d'argento	Idem.
Orologi d'oro e orologi di platino	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per qualsiasi paese, esclusi i nemici, a condizione che prima o contemporaneamente s'importi oro fino o platino in quantità corrispondente a quello contenuto negli oggetti esportati.
Ossa di seppie	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per qualsiasi paese, esclusi i nemici.
Ossature metalliche per ombrelli.	Idem.
Osseina	Idem.
Paglia per sedie *	Idem.

Paglia in filo, preparata in mazzetti per cappelli, e paglietti per bibite e per sigari, compresi i fili di sparto per i sigari stessi *.	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per qualsiasi paese, esclusi i nemici.
Pellicceria di lusso *	Idem.
Pellicole fotografiche e cinematografiche *.	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per Francia e colonie, Inghilterra e colonie, Americhe e paesi al di là del Canale di Suez. Per le pellicole impressionate occorre il nulla osta dell'autorità di Pubblica Sicurezza.
Perle vere o false	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per qualsiasi paese, esclusi i nemici.
Pietre preziose d'ogni sorta * . .	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per Inghilterra e colonie, Francia e colonie, Americhe e paesi oltre il Canale di Suez.
Pigne selvatiche	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per qualsiasi paese, esclusi i nemici.
Pinoli	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per la Francia, l'Inghilterra e rispettive colonie, le Americhe ed i paesi oltre il canale di Suez.
Pipe	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per qualsiasi paese, esclusi i nemici.
Pistacchi	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per la Francia, l'Inghilterra e loro colonie, le Americhe ed i paesi al di là del Canale di Suez.
Piume da letto	Idem.
Pizzi e trine (eccettuati quelli di lino) *.	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per qualsiasi paese, esclusi i nemici.
Polveri vegetali antigottose della ditta Carobbi di Firenze.	Idem.

Pomodori pelati	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per Francia e colonie, Inghilterra e colonie, Americhe e paesi oltre il Canale di Suez.
Profumerie non alcooliche, comprese le polveri per toletta, le tinture per capelli, ecc.	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per qualsiasi paese, esclusi i nemici.
Radiche di liquirizia (veggasi liquirizia).	
Raphia (veggasi Fibre vegetali).	
Reticelle per incandescenza, sistema Auer.	Idem.
Resina d'ireos *	Idem.
Sacchi ed altri recipienti di materia tessile.	Le dogane sono autorizzate a consentire l'esportazione semplice per Francia, Inghilterra e loro colonie, Americhe e paesi oltre il Canale di Suez, dei sacchi che escono dallo Stato pieni di merce e per la Svizzera di quelli pieni di zolfo. Sono pure autorizzate a consentire la riesportazione dei sacchi vuoti, importati temporaneamente pieni di merci.
Sali per bagni e acque madri salso-bromo-jodiche.	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per qualsiasi paese, esclusi i nemici.
Sali Tamerici, ricavati dalle RR. Terme.	Idem.
Scarpe da ballo *.	Idem.
Scarpe di tela con suola di corda *	Idem.
Scatole di latta (veggasi Barattoli).	
Scorze di agrumi fresche, secche o in acqua salata (veggasi sotto la voce *Agrumi*).	
Seghe da traforo *	Idem.
Semi da foraggio	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per le Colonie italiane.

Semi di ortaggi e da fiori	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione pei paesi alleati e per quelli neutri non confinanti coi paesi nemici.
Semi di erba medica	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per la Francia, l'Inghilterra e loro colonie, le Americhe ed i paesi al di là del Canale di Suez.
Seppie secche	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per qualsiasi paese, esclusi i nemici.
Seta (veggasi Manufatti).	
Sifoni per acqua di seltz e loro parti.	Idem.
Solfato di calcio sia idrato o gesso, sia anidro o anidrite e sue varietà e solfato precipitato e cotto	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per Francia e colonie, Inghilterra e colonie, Americhe e paesi al di là del Canale di Suez.
Sommacco.	Idem.
Soprammobili non di metallo . .	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per qualsiasi paese, esclusi i nemici.
Specialità medicinali inscritte nella Farmacopea Ufficiale del Regno e nell'elenco annessovi.	Idem
Specialità medicinali della S. A. Colonia della salute Carlo Arnaldi di Roma.	Idem.
Spille di sicurezza*.	Idem.
Spugne	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per Francia e colonie, Inghilterra e colonie, Americhe e paesi al di là del Canale di Suez.
Steli e scope di saggina anche con manico di legno.	Idem.
Strumenti musicali (esclusi i piatti)	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per qualsiasi paese, esclosi i nemici.

Stuole e stoini di paglia o di giunco vallivo.	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per Francia e colonie, Inghilterra e colonie, Americhe e paesi al di là del Canale di Suez.
Succo di liquirizia (veggasi Liquirizia).	
Talco	Le dogane di Genova, Torino e Domodossola sono autorizzate a consentire l'esportazione per Francia, Inghilterra e rispettive colonie e per le Americhe.
Tartaro greggio	Idem.
Tende alla persiana (come stuole e stoini)	
Terra d'ombra	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per qualsiasi paese, esclusi i nemici.
Terre colorate	Idem.
Tessuti (veggasi Manufatti)	
Timbri a calendario e simili, e relativi accessori.	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per Francia e colonie, Inghilterra e colonie, Americhe e paesi oltre il Canale di Suez.
Trecce di paglia, di truciolo, o di fibre, per cappelli (veggasi alla voce *Fibre vegetali*).	
Tubetti e contagocce di metallo, esclusi quelli di stagno .*.	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per qualsiasi paese, esclusi i nemici.
Uva fresca da tavola	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione pei paesi alleati e loro colonie, possedimenti e protettorati, le Americhe ed i paesi al di là del canale di Suez.
Vetri per mosaici alla veneziana (pezzetti quadrangolari anche colorati e dorati)	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per qualsiasi paese, esclusi i nemici.

Vetro soffiato di Venezia	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per qualsiasi paese, esclusi i nemici.
Vinaccioli *	Idem.
Vino, anche se alcoolizzato, e vermut *.	Idem.
Zafferano	Idem.

ELENCO delle erbe, fiori e foglie medicinali, di cui le Dogane sono autorizzate a permettere direttamente l'esportazione senza limiti di quantità per la Francia, Inghilterra e rispettive Colonie, Americhe e paesi al di là del Canale di Suez.

Agarico.
Arenaria.
Artemisia comune.
Arnica.
Bigarade corteccia.
Brionia radice.
Bignonia.
Bardana radice.
Cardamono maggiore e minore.
Citronella foglie.
Capillaria »
Cotogno »
Celidonia »
Chiretta »
Coloquintide.
Chinotto.
Cavallo.
Coriandoli.
Doradilla.
Drosera foglie.
Damiana »
Elleboro bianco.
Equisetum arvense.
Eneldo semi.
Erba nuova.
Fernambuco legno.
Felce maschio rizoma.
Fumaria.
Fellandrio acquatico semi
Finocchio.
Fiori d'arancio.
Genepy fiorito.
Geranio.
Jacea.
Iperico.
Lattuga.
Lavanda.
Mais stimi (erba meliga).
Morella.
Melone semi.
Melissa.
Menta.
Neroli.
Osso di seppia.
Osmunda radice.
Orcanetto.
Pesco fiori.
Pettorali fiori.
Pichi-Pichi legno.
Panama legno.
Pareirà radice.
Peonia.
Pulsatilla.
Piantaggine.
Palmarosa.
Rose fiori.
Ruta foglie.
Rosmarino.
Saturella foglie.
Sedano semi.
Scorzoneria.
Sassofrasso legno.
Sorpol.
Spigo.
Stafisagria.
Tanaceto. fiori.
Timo.
Tussillaggine fiori e foglie.
Tormentilla radice.
Tarassaco.
Ulmaria.
Vinca foglie.
Verbena foglie.
Viole.

Circolare N. 59. (M. T. V.).

Treni sanitari per trasporto feriti e malati.

In questi ultimi tempi sono stati apportati miglioramenti nella composizione di alcuni treni sanitari e ne sono stati costituiti altri tre. S'indica pertanto qui di seguito la composizione attualmente stabilita pei detti treni nonchè le prescrizioni che devono essere osservate nei riguardi della pulizie, riscaldamento, manutenzione e circolazione dei treni stessi.

Le Circolari n. 80 del 1916, 31 del 1917 e 9 del 1918 restano abrogate e sostituite dalla presente.

1) Composizione dei treni sanitari. — Pel trasporto dei feriti e dei malati sono in circolazione i seguenti treni sanitari:

A) **Treni ospedale della Croca Rossa e del S. M. O. di Malta.**

Treni T. O. dal I al XXI della Croce Rossa e T. O. dal 1 al 4 del S. M. O. di Malta.

1 DI — Servizio ferroviario e magazzino.
1 CIz (tipo 1907) — Personale direttivo.
1 CT (ex R. M. gr. 43000 a 43090) — Cucina.
1 CIz (tipo 1907) — Magazzino e mensa ufficiali.
1 CIz (tipo 1910) — Personale di assistenza.
2 CIz (tipo 1910) — Infermerie (barelle e 3 ordini).
1 CIz (tipo 1910) — Infermeria con cassette bottino (barelle a 3 ordini).
1 CIz (tipo 1910) — Infermeria (barelle a 3 ordini).
1 CIz (tipo 1910) — Infermeria (barelle a 3 ordini) farmacia e sala di medicazione.
1 CIz (tipo 1910) — Infermeria con cassette bottino (barelle a 3 ordini).
2 CIz (tipo 1910) — Infermerie (barelle a 3 ordini).
1 CT (ex R. M. gr. 43000 a 43099) — Infermeria per infetti con cassetta bottino (barelle a 3 ordini).

1 DI — Magazzino e servizio ierroviario.

Barelle 300 – Assi 52 – Lunghezza m. 250 circa escluse la locomotiva e l'automotrice.

N. B. Il treno n. X ha 54 assi e m. 257 circa di lunghezza, escluse la locomotiva e l'automotrice perchè uno dei bagagliai DI è stato sostituito con un DIz (a carrelli) per esigenze del servizio speciale cui il treno è adibito.

Treni T. C. O. XXII e XXIII della C. R. (*contumaciali*).
(per trasporto ex prigionieri di guerra specifici).

1 DIz — Servizio ferroviario e magazzino.
1 CIz (tipo 1910) — Cucina e mensa.
1 CIz (tipo 1910) — Personale di assistenza.
1 ABIz — Personale direttivo.
5 BIz (ordinarie) — Per infermi seduti.
4 CIz (tipo 1910) — Infermerie (barelle a 2 ordini).
1 DI — Magazzino e servizio ferroviario.

Barelle 96 – Posti a sedere 240 – Assi 53 – Lunghezza m. 254 circa, escluse le locomotive e l'automotrice.

Treno T. C. O. XXVI della C. R. (*contumaciale*)
(per trasporto ex prigionieri di guerra specifici).

1 D (a 2 compartimenti) — Servizio ferroviario e magazzino.
2 CT (ex R. M. gr. 43000 a 43099) — Personale direttivo.
1 CT id. — Farmacia - Dispensa - Mensa ufficiali.
1 CT id. — Cucina.
2 CT id. — Personale assistenza.
12 CT id. — Infermerie con cassetta bottino (barelle a 3 ordini).
1 CT id. — Sala medicazione - Infermeria (barelle a 2 ordini).
2 CT id. — Infermerie per infetti, con cassetta bottino (barelle a 3 ordini).
1 DI — Magazzino e servizio ferroviario.

Barelle 300 - Assi 46 - Lunghezza m. 298 circa, escluse la locomotiva e l'automotrice.

In tutti i treni ospedale della C. R. e del S. M. O. di Malta funziona il freno continuo ed il riscaldamento a vapore a mezzo della locomotiva, sussidiata da un'automotrice o da un carro riscaldatore posto in coda al treno. Inoltre il materiale dei treni XXII e XXIII (contumaciali) si trovi in condizioni che vi possa funzionare anche il freno moderabile.

B) Treni attrezzati della sanità militare.

GRUPPO I.

Treni T. A. dall'1 al 24.

(attualmente in circolazione dall'1 al 7 incluso, dal 10 al 12 incluso e dal 14 al 15 incluso).

1 D (a due compartimenti) — Servizio ferroviario e magazzino.
8 F (da 16 tonn. e 42 mc.) — Infermerie (barelle a 3 ordini).
1 CT (ex R. A. gr. 43221 a 43299; 43400 a 43460; 43600 a 43669) — Cucina.
1 FI (gr. 120001 a 099; 140200 a 299) — Magazzino.
1 ABIy (gr. 58600 a 58655) — Personale direttivo e mensa ufficiali.
2 CIz (tipo 1910) — Infermerie (barelle a 3 ordini).
1 DI — Sala di medicazione.
8 F (da 16 tonn. e 42 mc.) — Infermerie (barelle a 3 ordini).
1 D (a due compartimenti) — Magazzino e servizio ferroviario.

Barelle 300 - Assi 53 - Lunghezza m. 267 circa, esclusa la locomotiva.

In questi treni funziona il freno continuo. Durante l'inverno questi treni vengono utilizzati solo eccezionalmente non essendo riscaldati.

GRUPPO II.

Treni T. A. dal 25 al 36.

(I treni 32 e 34 hanno la sigla T. A. C. (contumaciali) e sono adibiti a trasporto ex prigionieri di guerra specifici).

I D (a due compartimenti) — Servizio ferroviario e magazzino.
1 CIz (tipo 1907) — Personale direttivo e mensa ufficiali.
1 FI (gr. 140001 a 099; 140200 a 299) — Magazzino.
1 CT (ex R. A. gr. 43221 a 43299; 43400 - 43460; 43600 a 43699) — Cucina.
1 CIz (tipo 1907) — Infermeria (barelle a 3 ordini).
1 CIz (tipo 1910) — Infermeria (barella a 3 ordini).
1 CIz (tipo 1910) — Infermeria con cassetta bottino (barelle a 3 ordini).
2 CIz (tipo 1910) — Infermerie (barelle a 3 ordini).
1 DIz — Sala di medicazione.
1 CIz (tipo 1910) — Infermeria (barelle a 3 ordini).
1 CIz (tipo 1910) — Infermeria con cassetta bottino (barelle a 3 ordini).
2 CIz (tipo 1910) — Infermerie (barelle a 3 ordini).
1 CIz (tipo 1907) — Infermerie (barelle a 3 ordini).
1 D (a due compartimenti) — Magazzino e servizio ferroviario.

Barelle 300 - Assi 66 - Lunghezza m. 250 circa, esclusa la locomotiva.

Le CIz 1907 dovranno essere orientate in guisa ehe i piccoli compartimenti si trovino verso le estremità del treno.

In questi treni funziona il freno continuo ed il riscaldamento a vapore a mezzo della locomotiva. Pel riscaldamento sussidiario vi sono nei veicoli stufe a carbone. Per precauzione di sicurezza questi treni sono forniti di estintori.

GRUPPO III.

Treni T. A. dal 39 al 47.

1 D (a due comrpatimenti) — Servizio ferroviario e magazzino.
1 ABIy (58600 a 58655) — Personale direttivo e mensa ufficiali.
1 FI (gr. 140001 a 099; 140200 a 299) — Magazzino.
1 CT (gr; 43221 a 43299; 43400 a 43460; 43600 a 43669) — Cucina.
10 CT (ex R. A. gr. 38000) — Infermerie (barelle a 3 ordini).
1 CT (ex R. A. gr. 38000) — Sala di medicazione.
10 CT (ex R. A. gr. 38000) — Infermerie (barelle a 3 ordini).
1 D (a due compartimenti) — Magazzino e servizio ferroviario.

Barelle 360 - Assi 53 - Lunghezza m. 296 circa, esclusa la locomotiva e l'automotrice.

Le CT destinate ad infermeria e quella che serve di sala di medicazione devono essere dei gruppi 38100 a 38199, 383000 a 38339, 38665 a 38699, 38800 a 38884. In mancanza di queste carrozze possono servire anche le 38054, 38061, 38072, 38079, 38089, 38099, 38201, 38209, 38217, 38891, 38894 a 38897, 39030, 39032 e, come carrozza sala di medicazione, anche le 38887, 38888, 38890, 38892, 38893, 38899 e 39031.

Per migliorare l'illuminazione dei treni attrezzati 39 a 47, composti con carrozze CT illuminate ad olio con lumi a ciambelle, in ciascuna delle carrozze medesime sono state aggiunte, applicandole alle testate, due lanterne speciali dello stesso tipo di quelle impiegate per l'illuminazione sussidiaria delle carrozze a luce elettrica, ma di dimensioni maggiori.

Le suddette lanterne sono provviste di lumotto ad olio, il quale dura acceso oltre 15 ore consecutive, se completamente fornito di olio e con lo stoppino tagliato a dovere.

Ciascuno dei detti treni sarà fornito di tre lanterne di scorta.

In questi treni, ad eccezione dei treni 39 e 47, non funziona il freno continuo. Almeno un terzo dei veicoli di ciascun treno deve essere con freno a mano.

Questi treni sono riscaldati a vapore dalla locomotiva, sussidiata da un'automotrice posta in coda.

Treno T. A, 48.

1	D	(a due compartimenti) — Servizio ferroviario e magazzino.
1	ABIy	(58600 - 58655) — Personale direttivo e mensa ufficiali.
1	FI	(gr. 140001 a 099; 140200 a 299) — Magazzino.
1	CT	(gr. 43221 a 43299; 43400 a 43460; 43600 a 43669) — Cucina.
10	CT	(ex R. A. gr. 38000) — Infermerie (barelle a 3 ordini).
1	CT	(ex R. A. gr. 38000) — Sala di medicazione.
4	ABT	(ex R. M. gr. 59655 a 59694) — Per infermi seduti.
1	D	(a due compartimenti) — Magazzino e servizio ferroviario.

Barelle 180 – Posti a sedere 160 – Assi 41 – Lunghezza m. 237 circa, esclusa la locomotiva e l'automotrice.

Per questo treno valgono le annotazioni praticate per i treni T. A. dal 39 al 47.

Treno T. A. C. 55 (contumaciali).

(per trasporto ex prigionieri di guerra specifici).

1 D (a due compartimenti) — Servizio ferroviario e magazzino.
1 ABIy (58600 a 58655) — Personale direttivo e mensa ufficiali.
1 FI (gr. 140001 a 099; 140200 a 299) — Magazzino.
1 CT (gr. 43221 a 43229; 43400 a 43460; 43600 a 43669) — Cucina.
10 CT (ex R. A. gr. 38000) — Infermerie (barelle a 3 ordini).
4 ABT (ex R. M. 59655 a 59694) — Per infermi seduti.
1 D (a due compartimenti) — Magazzino e servizio ferroviario.

Barelle 180 - Posti a sedere 160 - Assi 39 - Lunghezza m. 225 circa, escluse la locomotiva e l'automotrice.

Per questo treno valgono le annotazioni praticate per i treni T. A. dal 39 al 47.

GRUPPO IV.

Treni T. A. dal 40 al 54.

1 D (a 2 compartimenti) — Servizio ferroviario e magazzino.
1 CIz (tipo 1907) — Personale direttivo e mensa.
1 CT (ex R. A. gr. 43221 a 43229; 43400 a 43460; 43600 a 43669) — Cucina.
3 CIz (tipo 1907) — Infermerie (barelle a 3 ordini).
1 CIz (tipo 1910) — Infermeria con cassetta bottino (barelle a 3 ordini).
1 DI — Sala di medicazione.
1 CIz (tipo 1910) — Infermeria (barelle a 3 ordini).
1 CIz (tipo 1910) — Infermeria con cassetta bottino (barelle a 3 ordini).
1 CIz (tipo 1907) — Infermeria (barelle a 3 ordini).
1 CIz (tipo 1906) — Con cuscini sovrapposti ai sedili.
1 FI (g. 140001 a 099; 140200 a 299) — Infermeria per infetti (barelle a 3 ordini).
1 D (a due compartimenti) — Magazzino e servizio ferroviario.

Barelle 236 — Posti a sedere 64 - Assi 46 - Lunghezza m. 222 circa, esclusa la locomotiva.

Le CIz del tipo 1907 sono di quelle aventi una delle ritirate ingrandita, cioè tale che entra in parte in uno dei compartimenti.

È assolutamente necessario che nella composizione di questo gruppo di treni i veicoli si seguano nell'ordine suindicato, ed inoltre che le carrozze CIz tipo 1907 arredate come infermeria, siano orientate in modo che l'estremità nella quale si trova il vestibolo pel frenatore sia rivolta verso il bagagliaio DI di medicazione e che la carrozza del personale direttivo sia orientata in modo che il suddetto vestibolo riesca adiacente al bagagliaio.

In questi treni funziona il freno continuo, ed il riscaldamento a vapore a mezzo della locomotiva. Pel riscaldamento sussidiario vi sono nei veicoli stufe a carbone. Per precauzione di sicurezza questi treni sono forniti di estintori.

I bagagliai adibiti al servizio ferroviario e magazzino, tanto nei treni ospedale, quanto nei treni attrezzati, devono essere orientati in modo che l'ambiente del personale ferroviario sia all'estremità del treno.

2) Manovre dei treni composti con carrozze a terrazzini. — Nei treni sanitari composti con carrozze CT i battenti dei cancelletti centrali, aperti per l'intercomunicazione, vengono collegati con catenelle di ferro per maggior sicurezza nel passaggio dall'una all'altra carrozza.

Il personale che provvede a stabilire o togliere l'intercomunicazione, deve anche agganciare o sganciare le predette catenelle. Il personale addetto alle manovre deve assicurarsi, prima dello sganciamento delle carrozze, che sia tolto qualsiasi collegamento fra le catenelle, allo scopo di evitare che, nella manovra, le medesime o le ringhiere dei terrazzini restino danneggiate e qualora non sia stato fatto dovrà provvedervi.

Il personale di scorta ai treni si assicurerà anche della regolarirà degli agganciamenti delle preddette catenelle.

Analogamente faranno i dirigenti, ai quali si rivolge speciale raccomandazione affinchè, nella manovra dei treni in parola, sorveglino cha non venga omesso il preventivo sganciamento delle catenelle.

3) Divieto di modificare la composizione dei treni. — L'indicata composizione non deve per alcun motivo essere alterata, salvo in casi in cui, per disposizioni contenute negli ordini di movimento e per ragioni di circolazione, si rendesse necessario lo sdoppiamento dei treni per una parte del percorso.

Le stazioni nelle quali i treni abbiano sosta sufficiente, ed in ogni caso quelle ove i treni sostano al termine di ciascun viaggio, debbono provvedere, se necessario, a regolarizzarne la composizione.

4) Riscaldamento dei treni sanitari. — In tutti i treni sanitari, eccezione fatta dei treni T. A. 1 a 24, deve funzionare il riscaldamento a vapore nei viaggi a carico.

Affinchè nei treni a carico non venga a cessare o diminuire, sia pure momentaneamente, il riscaldamento, occorre che nelle località in cui avviene il cambio della locomotiva, appena distaccata dal treno quella in arrivo, sia subito agganciata quella in partenza, a meno che non si ritenga conveniente adibire al riscaldamento, durante l'intervallo, qualche locomotiva di stanziamento o di manovra.

Nella stazione di origine dei viaggi a carico dei treni nei quali funzioni il riscaldamento a vapore, le locomotive devono essere congiunte ai treni con sufficiente anticipo rispetto all'ora stabilita per lo inizio del carico, in modo che il riscaldamento funzioni completamente durante durante il carico dei feriti.

Pel riscaldamento dei treni sanitari nei viaggi a vuoto e durante le lunghe soste che fanno a termine di viaggio, saranno impartite speciali disposizioni all'inizio della stagione invernale.

5) Riscaldamento sussidiario. — Al riscaldamento sussidiario dei treni ospedale della Croce Rossa e del Sovrano Militare Ordine di Malta, e dei treni attrezzati dal n. 39 al 48 incluso e n. 55, viene provveduto con automotrice. Le automotrici funzioneranno come carri caldaia rimorchiati dalle locomotive titolari dei treni. Nelle stazioni nelle quali i treni a vuoto fanno lunghe soste, l'automotrice dovrà essere posta all'estremità del treno più prossima alla carrozza ove trovasi il personale direttivo, e ciò all'intento di facilitare l'eventuale riscaldamento delle carrozze adibite ad uso alloggio del personale.

Nel caso che su qualche linea i treni dovessero essere sdoppiati, per meglio garantirne il riscaldamento, sarà tenuta più pesante la seconda parte nella quale resta l'automotrice, e ciò beninteso nei limiti di prestazione delle locomotive, in modo da lasciare il minor numero di veicoli alla prima parte che rimane riscaldata dalla sola locomotiva di testa.

A tale scopo le Divisioni Trazione prenderanno accordi con quelle del Movimento, per le linee in cui tale necessità sia prevedibile.

6) Utilizzazione degli ambienti dell'automotrice. — Il frenatore di coda deve prendere posto nell'ambiente dove è collocata la caldaia, nel quale si trova il freno a mano.

Gli altri ambienti resteranno a disposizione del personale addetto alla condotta della caldaia, al quale sarà assegnata una branda completa.

7) Rifornitura di acqua e carbone all'automotrice. — Le stazioni ove devono aver luogo le riforniture di acqua e carbone all'automotrice, avranno cura di scegliere binari opportuni pel ricevimento dei treni sanitari.

Le riforniture devono essere eseguite con sollecitudine senza arrecare ritardo e col minor disturbo nei riguardi del servizio del treno, degli infermi trasportati e del personale addettovi.

Le riforniture d'acqua devono eseguirsi di regola senza distaccare l'automotrice dal treno, utilizzando le colonne idrauliche e le prese d'acqua eventualmente esistenti presso i binari sui quali i treni vengono fatti sostare, tenendo conto delle esigenze delle riforniture di acqua alle carrozze.

Per quanto riguarda le riforniture del carbone le Divisioni Trazione e per esse gli Ispettori di Riparto e i Capi deposito, prenderanno gli opportuni accórdi con gli Ispettori dei Magazzini allo scopo di ridurre al minor tempo possibile l'allontanamento dell'automotrice dal treno, disponendo anche, se del caso, che le materie occorrenti siano portate sull'automotrice, in modo da evitare possibilmente che per il rifornimento del combustibile, questa debba essere staccata dal treno.

Così pure nelle stazioni di regresso ove l'automotrice dev'essere passata da una estremità all'altra del treno, o nei casi di eventuale

sostituzione dell'automotrice stessa, si dovrà fare in modo che venga ridotto al minimo il tempo in cui viene a mancare la fornitura del vapore a mezzo dell'automotrice.

GUASTI ALL'AUTOMOTRICE. — In caso di guasti per i quali occorra togliere l'automotrice, i verificatori, senza applicare le etichette dovranno informare subito, oltre il personale di servizio nelle automotrici, anche il Capo stazione, il quale telegraferà al deposito locomotive più prossimo nel senso della marcia del treno, al Capo Divisione Trazione da cui il deposito stesso dipende ed alla Divisione Trazione delle linee Venete.

9) SEGNALAMENTO DI CODA. — Coi treni sanitari aventi l'automotrice in coda pel riscaldamento sussidiario, si adopereranno pel segnalamento i fanali di coda di cui la medesima è provvista, e dell'accudienza sarà incaricato il personale che vi presta servizio; non occorrerà pertanto che coi treni stessi siano forniti i fanali della locomotiva titolare e che sia effettuato il cambio dei fanali ad ogni cambio di locomotiva.

Le Divisioni Trazione prenderanno all'uopo gli opportuni accordi con le Divisioni Movimento.

10) VELOCITÀ DEI TRENI CON L'AUTOMOTRICE IN CODA. — I treni sanitari aventi in coda l'automotrice per il riscaldamento sussidiario non debbono superare i 60 km. all'ora di velocità. Nessuna speciale prescrizione dovrà però essere fatta in proposito dalle stazioni, essendo già i macchinisti permanentemente avvisati di tale limitazione.

11) PULITURA E DISINFEZIONE DEI TRENI SANITARI. — I Direttori dei treni ospedale e dei treni attrezzati provvedono col proprio personale alla pulitura interna ed alla disinfezione dei treni.

Il personale ferroviario deve provvedere alla pulizia esterna dei treni ed alla fornitura dell'acqua nei serbatoi delle ritirate delle carrozze, con le norme stabilite per i treni ordinari, nelle stazioni termine di corsa ed, eventualmente, nelle principali stazioni intermedie nelle quali siavi sufficiente fermata.

La rifornitura dell'acqua potabile, compreso il trasporto dai punti di presa ai treni, deve di massima essere fatta a cura del

personale adddetto al treno stesso, coadiuvato dal personale ferroviario quando per tale operazioni occorra l'uso di apparecchi dell'Amministrazione ferroviaria, come ad esempio botti con pompa, tubi mobili per condotta d'acqua ecc.

La vuotatura delle cassette bottino applicate ai tubi di scarico delle ritirate di alcune carrozze dei treni sanitari deve essere fatta dal personale ferroviario nelle stazioni nelle quali le Divisioni Veicoli hanno stabilito venga fatta analoga operazione per le carrozze CIz adibite al trasporto profughi e prigionieri di guerra. Nelle altre località vi provvederà il personale sanitario addetto al treno stesso.

La vuotatura dei cantieri mobili in dotazione ai treni sanitari deve sempre essere eseguita dal personale sanitario.

12) Manutenzione dei veicoli dei treni sanitari. — Le riparazioni eventualmente occorrenti, tanto all'esterno che all'interno dei veicoli in composizione ai treni sanitari, devono essere eseguite d'iniziativa del personale del Servizio Veicoli, od a richiesta dei Direttori dei treni, al più presto possibile, compatibilmente coi mezzi disponibili nelle singole località.

Allorquando a veicoli in composizione a treni sanitari si verifichino avarie tali da doverli trattenere in stazioni intermedie del viaggio, la stazione che li ha ritirati deve avvertire la prossima stazione nella quale riesca possibile sostituire i veicoli tolti, affinchè tenga pronti i veicoli occorrenti.

Quando invece le avarie siano tali che permettano il proseguimento dei veicoli fino al termine del viaggio in corso, si dovrà provvedere, se possibile, alla riparazione dei veicoli avariati durante la sosta del treno a termine di viaggio, ed in caso contrario si dovranno sostituire i veicoli avariati.

Per evitare le ricerche dei veicoli occorrenti per eventuali sostituzioni nei treni sanitari, sono tenuti veicoli di scorta nelle seguenti località: Milano, Verona, Bologna, Firenze, Roma e Bari.

Nessuna modificazione deve essere apportata all'esterno e all'interno dei veicoli che formano i treni sanitari nè al loro arredamento, senza che sia stata approvata dai servizi competenti od ordinata dalla Direzione Trasporti. Perciò qualora alle Officine, Squadre di rialzo, Officine di carica accumulatori, ecc. pervenissero

da altri Enti che non siano i sopraindicati, richieste per l'esecuzione di modificazioni ai veicoli od all'arredamento dei treni sanitari, o per installazione di apparecchi speciali, le domande stesse devono essere rimesse alla Divisione Veicoli od a quella del Movimento dalla quale dipende la località che le ha ricevute, e queste a loro volta le trasmetteranno ai rispettivi Servizi per le pratiche del caso colla Direzione Trasporti o coll'Amministrazione o coll'Ente che ha allestito il treno.

Per quanto concerne le visite periodiche dei veicoli dei treni sanitari, è parzialmente sospesa l'applicazione delle Norme per le visite periodiche dei veicoli di cui all'ordine di servizio n. 281 del 1915 e n. 104 del 1918; valgono invece le speciali disposizioni date al personale del Servizio Veicoli.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 3, 4, 7, 9, 11, 15, 32, 35 41, 42, 44 *e* 46.

Il Direttore generale
R. DE CORNÈ.

ALBO D'ONORE DEI MORTI PER LA PATRIA

MORTI SUL CAMPO DI BATTAGLIA.

- **Cocco** Edilio — Manovale avventizio — Stazione Sampierdarena — Soldato mitragliere — morto il 25 giugno 1917.

- **Colombo** Mario — Manovale avventizio — S. R. Milano C. — Soldato degli alpini — morto il 23 giugno 1917.

- **Mannicini** Giovanni — Aiutante appl. avv. — Servizio Trazione — Sottotenente di fanteria — morto il 22 agosto 1917.

- **Trombetta** Raffaele — Manovale avv. — Castellammare Adr. — Soldato mitragliere — morto l'11 dicembre 1917.

(174687) - **Gradi** Nilo — Frenatore — Div. Firenze — Soldato di fanteria — morto il 26 agosto 1917.

(145438) - **Arimondi** Tranquillo — Manovale — Mag. Approvv. Milano — Soldato di fanteria — morto il 24 marzo 1918.

- **Bongiovanni** Sebastiano — Manovale avventizio — Sampierdarena — Soldato di fanteria — morto il 30 marzo 1918.

(111580) - **Casini** Guido — Applicato — Servizio Commerciale — Sergente di fant. — morto il 15 giugno 1918.

- **Rossignoli** Fulvio — Frenatore — Divisione Bologna — Soldato del Genio — morto il 18 giug. 1918.

- **Lignori** Cesare - Cantoniere avv. — Sezione Lavori Taranto — Soldato mitragliere — morto il 19 giugno 1918.

(41479) - **Marelli** Attilio — Capo Squadra Manovratori — Divisione Mov. Bologna — Soldato di fanteria — morto il 23 giugno 1918.

(163169) - **Tronci** Giuseppe — Aiut. Applicato — Magazz. Approvv. Firenze — Capor. maggiore di fanteria — morto l'11 luglio 1918.

- **Parodi** Luigi — Cantoniere avventizio — Sezione Lavori Genova C. — Soldato di fanteria — morto il 12 luglio 1918.

(146577) - **Nanni** Giovanni — Applicato — Div. Movimento Roma — Capitano di fant. — morto il 15 luglio 1918.

MORTI IN SEGUITO A FERITE RIPORTATE IN GUERRA.

(159213) - **Azzará** Angelo — Manovale — Catanzaro Sala — Caporale di fanteria — morto il 2 luglio 1916.

(101886) - **Russo** rag. Angelo — Applicato — Servizio veicoli — Sottoten. di artigl. — morto il 20 luglio 1918.

MORTI IN SERVIZIO MILITARE VITTIME DEL DOVERE.

(162500) - **Zancanaro** Carlo — Manovale — S. R. Mestre — Soldato d'artiglieria — morto il 15 aprile 1918.

- **Bocconi** Giuseppe — Disegnatore avvent. — Servizio Veicoli — Caporale Pilota aviatore — morto il 30 luglio 1918.

(150674) - **Carminati** Attilio — Fuochista — Divisione Traz. Linee Venete — Sotto capo meccanico di Marina — morto il 12 agosto 1918.

MORTI IN SEGUITO A MALATTIA CONTRATTA AL CAMPO.

- **Careggio** Domenico — Manovale avventizio — Stazione Chivasso — Soldato del genio — morto il 5 agosto 1918.

(VERDE).

Ordine di servizio N. 6V. (S.).

Biglietti per viaggi gratuiti a favore delle famiglie degli onorevoli senatori e deputati.

Per il 6° anno della XXIV Legislatura (26 ottobre 1918-25 ottobre 1919) verranno emessi biglietti serie *B*° e buoni bagaglio di nuovo modello, da tenersi validi con i treni in partenza dopo la mezzanotte del 25 ottobre 1918 e che avranno la loro scadenza alla mezzanotte del 25 ottobre 1919, o, nel caso di nuove elezioni generali, alla mezzanotte del giorno precedente la convocazione dei collegi elettorali.

I nuovi biglietti serie *B*° e buoni bagaglio si distinguono principalmente per una *striscia bleu* stampata nell'angolo superiore di sinistra tanto del biglietto che dello scontrino di controllo e per l'indicazione, sul fondo, dell'anno 6° della XXIV Legislatura.

Per quanto riguarda la compilazione, validità e utilizzazione dei biglietti di che trattasi, nonchè le norme da seguire nei casi di irregolarità od abusi, si confermano le disposizioni contenute nell'ordine di servizio n. 19 V (S) del 14 ottobre 1915 (Bollettino ufficiale n. 41).

Si rammenta in modo speciale che la validità dei biglietti serie *B*° e dei relativi buoni bagaglio emessi per il 5° anno della XXIV Legislatura scade alla mezzanotte del 25 del corrente mese. Però il viaggiatore che, munito di biglietto serie *B*°, si trovi in viaggio dopo la mezzanotte del 25 andante o lo inizi non oltre detta ora, ha il diritto di utilizzare il biglietto stesso fino alla stazione per la quale venne vidimato o per quella ove eventualmente il viaggiatore intenda di effettuare una fermata.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di servizio N. 7ᵛ. (M.).

Ammissione portatori biglietti serie B di II classe nei direttissimi 35 e 36.

A modificazione dell'Ordine di servizio n. 2ᵛ (M) pubblicato nel Bollettino n. 30 del 25 luglio c. a. si dispone che dal *direttissimo 35* siano esclusi i viaggiatori in servizio locale, muniti di biglietti *serie B di II classe,* sui tratti Milano-Bologna e Bologna-Firenze e dal *direttissimo 36* quelli sul tratto Bologna-Milano.

Distribuito agli agenti delle classi 3, 4, 7, 8, 9, 16.

Il Direttore generale
R. DE CORNE'.

SENTENZE

Trasporti - Convenzione di Berna - Esercizio delle azioni - Stato di guerra - Sospensione del giudizio.

Il vincolo di responsabilità solidale dei vettori pei trasporti internazionali regolati dalla Convenzione di Berna, ha per suo estremo sostanziale la denuncia della lite a tutti i vettori interessati, e il diritto di costoro a intervenire in giudizio.

Il primo vettore, convenuto come tale, in forza del vincolo di solidarietà, a rispondere dei vettori successivi, ha diritto di chiedere e di ottenere un termine necessario per la loro eventuale comparizione.

L'attuale condizione di guerra rende impossibile l'intervento dei vettori appartenenti a Stato nemico, e quindi l'Autorità Giudiziaria deve sospendere il corso dell'azione fino alla pubblicazione del trattato di pace (1).

CORTE DI APPELLO DI CATANIA — Sentenza 11-15 luglio 1918 (Est. *Cefali*) — Ferrovie Stato contro Garavaglia e Musarra.

FATTO.

Musarra Carmelo dovendo spedire, in Vienna, a Capetti Maria, un vagone di arance e manderini, per la spedizione diede il relativo incarico alla Ditta C. Garavaglia, la quale conchiuse con le Ferrovie di Stato, in conto corrente, transito Pontebba, consegna stazione, il contratto di trasporto.

Il vagone, per errore, invece che a Vienna, giunse a Monaco

(1) Ved. Tribunale Firenze sent. 20 aprile 1917 nel Bollettino 1917, IV, 217.

di Baviera, e da qui spedito alla destinataria, giunse a destinazione con 50 giorni di ritardo e con un maggiore assegno.

La Capetti rifiutò il vagone sia pel maggiore assegno, e sia pel deperimento del suo contenuto; sicchè le arance ed i manderini furono venduti all'asta pubblica. Posteriormente, il Musarra si rivolse, per la rivalsa dei danni alla Ditta Garavaglia, e questa, alla sua volta, chiamò in garanzia l'Amministrazione ferroviaria per essere rilevata da ogni molestia e per la restituzione del prezzo di trasporto in L. 725.40.

Il Tribunale di Catania (sentenza 27 marzo-aprile 1917), accolse la domanda principale e quella in garentia, rigettando soltanto la richiesta di restituzione del prezzo di trasporto.

Avverso tale sentenza produsse appello la ditta Garavaglia e l'Amministrazione ferroviaria.

a) La Ditta Garavaglia, in linea principale, perchè si sarebbe dovuta accogliere la domanda di rimborso del porto, o per lo meno la somma chiesta si sarebbe dovuta detrarre dalle somme attribuite a Musarra (una volta ritenuto che il detto pòrto era stato compreso nella rivalsa dei danni in linea eventuale) perchè ove venisse accolto l'appello della ferrovia anche fosse sospeso il gudizio nei rapporti col Musarra, revocando la condanna di essa appellante ditta.

b) L'Amministrazione ferroviaria perchè non era stato sospeso il giudizio fino a 60 giorni dopo la pace, attesa l'impossibilità, per lo stato di guerra, di apprestare le sue difese e di esperire l'azione di regresso verso le ferrovie Austriache, in base alla convenzione di Berna.

IN DIRITTO.

1-) Essendo la Ditta « Garavaglia », intermediaria tra il Musarra e la Ferrovia, la sua responsabilità verso il Musarra va commisurata alla stessa stregua della responsabilità della ferrovia verso essa Ditta, nel senso che, in ambo i rapporti, le cause esoneratrici di cui all'art. 400 cod. comm., funzionando nello stesso modo, spiegano la stesso efficacia, attesa l'identicità delle

due lettere di vettura, l'una rilasciata al Musarra dalla Ditta Garavaglia, l'altra dalla Ferrovia alla Ditta medesima. Per questo l'appello delle ferrovie, in correlazione dell'appello eventuale della Ditta intermedaria, è pregiudiziale all'altro gravame di merito; come tale, va pel primo trattato.

II. — *Appello dell'Amministrazione ferroviaria.*

1°) Trattasi, nella specie, di trasporto di merce con unica lettera di vettura da uno Stato ad un altro confederato in base alla convenzione di Berna; sicchè tale convenzione per tutti i contraenti costituisce la legge contrattuale, essendosi ognuno di loro sottoposto, pel semplice trasporto della merce nel modo indicato, a tutte le prescrizioni nella detta convenzione racchiuse.

2°) Secondo i principî di giure comune (art. 400 e 401 cod. comm.) per la perdita od avaria delle cose trasportate. vige il sistema dell'inversione dell'onere della prova, cioè: si presume la colpa del vettore, e quindi la sua responsabilità finchè egli non dimostri una delle cause esoneratrici dalla legge prevedute: fortuito, forza maggiore, vizio della merce affidata pel trasporto, fatto del mittente o del destinatario. E di tale responsabilità, in caso di vettori successivi, salvo regresso, deve rispondere il primo o l'ultimo vettore, ed il vettore intermedio caduto in colpa, a scelta del mittente o del destinatario.

3° Siffatti principî sono stati adottati per i trasporti internazionali anche dalla convenzione di Berna (art. 27 e 47), la quale, per rendere più spedita l'azione di risarcimento di danno, oltre del vincolo solidale fra tutti i vettori, ha vietato il cumulo tra l'azione principale e quella di regresso, (art. 52) ed ha data forza di giudicato, rispetto ai possibili garanti, alla sentenza di condanna, pronunziata nel primo giudizio, in quali *et quanto,* purchè la citazione sia stata debitamente notificata agli stessi, e costoro (i garanti) siano stati posti in grado di intervenire nel detto giudizio principale (art. 50). All'uopo ha stabilito la fissazione da parte del Giudice decidente dei termini strettamente necessari per l'esercizio di un siffatto diritto (art. 50).

Con ciò la convenzione di Berna, conciliando i diritti di tutti

gli interessati diretti ed indiretti, ed ispirandosi ai principî regolatori della garenzia in genere (art. 1497 cod. civ. contenente una norma generale e non speciale) da una banda rende più spedita l'azione di risarcimento dei danni, e dall'altra preclude l'adito a qualsiasi eventuale lesione di diritto altrui, mettendo in grado i possibili garanti (convenuti in regresso) di potere intervenire nel giudizio principale per far respingere o modificare la domanda, e nel contempo per evitare una sentenza di condanna facente anche per loro stato di cosa giudicata, nonostante non vi avessero preso parte. Invero, sarebbe stato incivile, se si fosse imposta a terzi una sentenza di condanna pronunziata in un giudizio tra altre vertito, senza la possibilità del loro intervento, o senza la facoltà di poter provare che con la loro presenza in causa la domanda sarebbe stata respinta o modificata. Come si vede la convenzione di Berna pertanto dà il diritto di scelta al mittente ed al destinatario nella liquidazione di danni (articolo 27), e vieta il cumulo tra il giudizio principale e quello di regresso (art. 52) per quanto, come correlativo, siano tutelati i legittimi diritti del convenuto diretto e dei possibili convenuti di regresso e conseguentemente per quanto esso mittente o destinatario sia tenuto ad attendere l'esercizio del diritto del resistente per la conservazione dell'azione di regresso, tanto è vero che il magistrato, investito dell'azione principale, ad opportuna richiesta, deve, e non può, fissare il termine strettamente necessario per tale esercizio (art. 50). Da ciò emerge:

a) Che se l'art. 27 si interpretasse nel senso voluto dalla controparte (nel senso di una esclusiva concessione, senza corrispettivo, a favore soltanto del mittente o del destinatario) in tal caso crollerebbe il sistema sul quale è fondata la Convenzione di Berna: il sistema cioè dei reciproci compensi (la facilitazione della lite principale da una banda, l'attesa obbligatoria dell'istante per dare agio al convenuto di salvaguardare, mediante lo adempimento di speciali formalità, l'azione di regresso dall'altra).

b) Che lo stesso si verificherebbe, se nell'art. 50 si volesse ravvisare una facoltà della ferrovia per non crearsi un pregiudizio nella successiva azione di regresso, e non una necessità per non decadere da tale azione, nel caso che i garanti provassero che

vi sarebbero stati sufficienti motivi per far respingere la domanda.

4°) Posta in questi termini la vertenza, la stessa è di facile soluzione. Invero:

a) la Ferrovia, chiamata, come primo vettore a rispondere dei danni, e non come vettore a cui si deve attribuire la causa degli stessi, per non decadere dall' azione di regresso, avrebbe avuto il diritto di chiedere come fece, e di ottenere un termine necessario per mettersi in regola con la procedura all'uopo prescritta dall'art. 50. E nel caso normale, certamente avrebbe ottenuto il termine senza contrasto, perchè, vigendo la convenzione di Berna come legge contrattuale, nessuno dei contraenti si sarebbe potuto alla stessa sottrarre con speciosi motivi.

Invece, se fosse stata chiamata come responsabile diretta per colpa propria, essa (la ferrovia) non avrebbe potuto chiedere alcun termine, appunto per la mancanza di possibilità di azione di regresso, ma avrebbe potuto pretendere la prova del danno durante il trasporto eseguito lungo la sua linea, avuto riguardo che in tal caso un simile estremo sarebbe stato posto a carico del mittente quale conseguenza della scelta da lui fatta. Una simile ipotesi non ha riscontro nella specie, perchè, si ripete, la ferrovia è stata chiamata a rispondere come primo vettore, e non come vettore responsabile diretto del danno verificatosi per colpa sua, tenuto presente che la Ditta Garavaglia, come spunto polemico, non come assunto principale, nelle note aggiunte, di sfuggita ritenne come provato quello che avrebbe dovuto provare, che, cioè, il disguido si era verificato lungo la linea ferrata italiana, sulla semplice considerazione che l'inoltramento della merce per la via di Vienna, o per la via di Monaco, stante la diversa ubicazione di tali vie, si sarebbe necessariamente dovuto verificare in Italia, e non in Austria, escludendo in territorio austriaco, qualsiasi altra linea trasversale di comunicazione con l'una e con l'altra città, esclusione costituente, allo stato, gratuita assertiva.

b) A causa di forza maggiore (guerra), prima della conclusione della pace, non solo non si potrebbe *debitamente* notificare alla ferrovia ustriaca l'atto introduttivo del giudizio principale, ma, quello che più importa, neanche si potrebbe mettere

la stessa in *grado di potere,* volendo, *intervenire nel detto giudizio principale,* estremo questo necessario per la conservazione dell'azione di regresso ai termini dell'art. 50 C). Gli art. 197 e 199 Proc. Civ., invocati dal Tribunale in sostegno della sua tesi, non hanno riscontro nella specie, in cui, pel divieto del cumulo dell'azione in garentia con quella principale (art. 52 della Convenzione di Berna) mai si sarebbero potute verificare le ipotesi in tali articoli racchiuse, cioè: la non sospensione del corso del giudizio principale, quando la domanda in garantia non sia stata proposta nei modi e termini di legge; il vietato ritardo della decisione della causa principale, quando la domanda in garantia non sia nello stato di essere decisa contemporaneamente.

c) Dovendo la responsabilità della Ditta Garavaglia verso il Musarra essere commisurata, come è detto, alla stessa stregua della responsabilità della ferrovia, verso essa ditta, anche la causa principale deve sospendersi, revocando l'intervenuta condanna. Nè si opponga in contrario l'art. 197 Proc. Civ. (l'autonomia della domanda principale per la mancata notificazione al Musarra della domanda in garantia); dappoichè a prescindere dalla specialità del caso consistente nell'intima correlazione tra la responsabilità del convenuto principale e la rèsponsabilità del chiamato in garantia in modo da non potersi scindere l'una dall'altra, esso Musarra ha implicitamente rinunziato ad una simile eccezione, nulla avendo in prima istanza, opposto alla richiesta eventuale della sospensione della causa principale, ove fosse stata sospesa quella in garentia, come emerge dalla testata dell'appellata sentenza. È inutile qui avvertire, che essendo la perentorietà del termine per la notificazione della domanda in garantia, di puro interesse privato, alla stessa si può benissimo tacitamente ed espressamente rinunziare, non potendo imporre ad un contendente di avvalersi di un beneficio della legge a lui accordato di rendere, cioè, autonoma la domanda principale per la mancata notificazione, nei modi di legge, di quella in garantia, eccependo l'inefficacia di quest'ultima domanda a sospendere l'ulteriore corso della prima a causa appunto del cennato inadempimento procedurale.

III. — L'appello principale della Ditta Garavaglia resta assorbito, mentre quello eventuale va accolto.

IV. — Poichè le spese dell'intero giudizio vanno rinviate al definitivo.

P. Q. M. la Corte uditi i procuratori delle parti, accoglie l'appello principale proposto dall' Amministrazione ferroviaria, e quello eventuale spiegato dalla Ditta Garavaglia avverso la sentenza del Tribunale di Catania 27 marzo - 3 aprile 1917; e la stessa riformando in tutte le sue parti, sospende il corso della domanda principale e quella in garentia fino alla pubblicazione del trattato di pace, assegnando un termine di giorni novanta, a decorrere da tale pubblicazione, per la notifica della ripetuta domanda in garantia all'Amministrazione ferroviaria Austriaca, agli effetti dell'art. 59 della Convenzione di Berna.

Dichiara assorbito l'appello principale proposto dalla Ditta Garavaglia, e quindi non esser luogo a deliberare sullo stesso, ecc.

Danni dall'esercizio - Investimento bestiame lungo la linea ferroviaria - Chiusure laterali difettose - Azione di danno - Inammissibilità.

Le ferrovie non hanno alcun obbligo giuridico di fronte ai proprietari dei fondi laterali di recingere la sede ferroviaria di chiusure impenetrabili e di mantenere — ove sussistano — in condizioni tali da impedire l'accesso del bestiame dai fondi stessi sulla via ferrata (1).

TRIBUNALE DI ROMA — Sentenza 1; 14 giugno 1918 — Cuttano Giuseppe contro Ferrovie Stato.

(1) Conf. ved. Corte App. Catanzaro, 21 dicembre 1909, Bollettino 1911, IV, 133 - Cassazione Napoli, 10 luglio 1911, id. 319 - Cassazione Torino, 2 aprile 1916, Boll. 1916, IV, 112.

FATTO.

Ritenuto che con citazione 2 giugno 1917 Cuttano Giuseppe chiamava dinnanzi a questo Tribunale l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato perchè fosse condannata al risarcimento dei danni da lui risentiti per la uccisione e ferimento di un centinaio di pecore, appartenenti al gregge di sua proprietà investito il 21 febbraio dello stesso anno dal treno diretto presso la stazione di Foggia.

La convenuta Amministrazione ferroviaria non nega il fatto, ma impugna di aver contratto in ordine al medesimo qualsiasi responsabilità, l'attore sostiene invece che le Ferrovie sono responsabili sia direttamente in quanto le pecore penetrarono nella sede ferroviaria, perchè il muro di chiusura era rotto in varii punti, sia indirettamente per la colpa del macchinista il quale non fermò il treno come avrebbe dovuto, evitando in tal modo ed almeno attenuando il danno.

IN DIRITTO.

Osserva il Tribunale che la domanda del Cuttano non ha alcun fondamento in diritto anche ammessi per i vari fatti che egli vuol provare con testimoni, onde tal mezzo istruttorio è affatto irrilevante. Di vero le Ferrovie non hanno alcun obbligo giuridico di fronte ai proprietari dei fondi laterali e dei loro aventi causa, di recingere la sede ferroviaria da chiusure affatto impenetrabili e quindi di mantenerle ove sussistano in condizioni tali d'impedire l'accesso del bestiame dai fondi stessi sulla via ferrata. Che se l'art. 9 della legge 30 giugno 1906, n. 272, prescrive la separazione delle Ferrovie principali dalle proprietà laterali con siepi, muri ed altre specie di chiusura stabile o permanente, tale prescrizione è stabilita nello esclusivo interesse delle Ferrovie, come espressamente dice l'articolo ricordato.

Conseguentemente la mancanza delle chiusure e l'imperfetta manutenzione delle stesse, non costituiscono un fatto illecito della Ferrovia di fronte al proprietario del fondo laterale o del suo

avente causa, mentre il regolamento di polizia ferroviaria prescrive che il bestiame non deve penetrare nella via ferrata, tanto che vieta persino il pascolo in vicinanza della stessa (art. 55 regolamento 31 agosto 1873). Vero è che questa proibizione non ha luogo qualora il bestiame sia *continuamente* ed *attentamente* sorvegliato dai guardiani, ma ciò significa che non le chiusure — le quali possono essere per natura o per vetustà inadatte a impedire in modo assoluto l'ingresso — ma la sorveglianza dei custodi deve impedire che il bestiame s' introduca nella strada ferrata, quindi se il fatto avvenga, non v'è colpa delle Ferrovie, ma del proprietario del bestiame che non ha provveduto alla vigilanza *attenta e continua* voluta dalla legge in proporzione del bisogno. Nel caso concreto conoscendosi che il muro di separazione era aperto in qualche punto, dovea in quei punti usarsi una maggiore attenzione, ciò che avrebbe impedito la introduzione di gran parte del gregge nella linea ferrata. Nè varrebbe come scusa il fatto dedotto come causa immediata di ciò, e cioè, lo spavento del gregge per il rumore del treno, perchè il passaggio del treno sulla linea ferrata è un accidente tutt'altro che imprevedibile.

Osserva che ritenuta la colpa dello stesso attore nel fatto che fu causa del danno, mancherebbe un vero nesso di causalità fra la pretesa negligenza del macchinista e la strage del bestiame. Il macchinista ha il dritto di ritenere la linea sgombra, altrimenti non si potrebbe con tranquillità, spingere i treni alla velocità consentita, e ne è tenuto a fermare il treno se non vi sia un interesse superiore a quello del servizio ferroviario. Una fermata fuori del luogo designato produce una perdita di tempo e altera gli orari, ed una fermata improvvisa istantanea quale avrebbe dovuto nella specie eseguirsi, può produrre conseguenze anche gravi per l'integrità personale dei viaggiatori, sicchè non potrebbe mai rimproverarsi al macchinista di aver preferito al danno materiale di qualche capo di bestiame il danno del servizio e dei viaggiatori. Considerato che le spese seguono la soccombenza.

P. Q. M. il Tribunale rigetta le istanze tutte del Cuttano, ecc.

Errata-corrige

Bollettino ufficiale N. 40-1918.

Tanto nell'indice quanto a pag. 436, nell'intestazione del decreto Luogotenenziale 12 settembre 1918, n. 1380, invece di leggere « che autorizza l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato ad aumentare le tariffe *per trasporti viaggiatori e bagagli* » si legga « che autorizza l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato ad aumentare le tariffe *per trasporti viaggiatori e merci* ».

BOLLETTINO OFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

CONDIZIONI D'ABBONAMENTO

Per gli impiegati dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato e per gli avvocati delegati ferroviari	**L. 4.00**
Per le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti	**» 8.00**

Gli abbonamenti sono da pagarsi anticipatamente ad una stazione della rete o ad una cassa compartimentale e decorrono dal 1° gennaio di ciascun anno, non essendo ammessi per durata minore di un anno. Chi si abbona nel corso dell'anno riceve i numeri arretrati dell'annata.

La spedizione del bollettino viene fatta direttamente all'ufficio dell'abbonato pel tramite dell'ufficio compartimentale dal quale dipende. Si prega pertanto di comunicare al Servizio Segretariato ogni cambiamento di indirizzo, non assumendosi l'Amministrazione alcuna responsabilità per gli eventuali disguidi causati dalla mancanza di tale comunicazione.

ANNO XI - N. 43

24 OTTOBRE 1918

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

Roma, ottobre 1918 — Tip. Nazionale Bertero di G. Guadagnini e C.

DECRETO-LEGGE LUOGOTENENZIALE 1 *settembre* 1918, *n.* 1482, *che proroga i termini rispettivamente stabiliti dall'art.* 24 *del decreto Luogotenenziale* 10 *marzo* 1918, *n.* 448, *e dell'articolo* 1 *della convenzione* 8 *febbraio* 1918, *per la presentazione del piano regolatore della zona aperta del porto di Napoli e del programma dei lavori* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

Visto il decreto Luogotenenziale 10 marzo 1918, n. 448, col quale, tra l'altro, all'art. 24, fu assegnato all'ente concessionario dei lavori del porto di Napoli il termine del 30 giugno 1918 per la presentazione del piano regolatore delle opere della zona aperta, in ampliamento di quella esistente, da coordinarsi con gli attuali impianti ferroviari, nonchè delle espropriazioni di tutte le aree e fabbricati in essa zona compresi e da adibirsi per impianti di stabilimenti industriali e case operaie;

Visto l'art. 1 della convenzione 8 febbraio 1918, stipulata tra lo Stato, il Comune di Napoli, la Cassa di risparmio del Banco di Napoli e quella Camera di commercio, e approvata col citato decreto Luogotenenziale, col quale articolo si stabilisce che entro sei mesi dalla data del provvedimento di approvazione della convenzione, l'ente concessionario debba presentare al Ministero dei lavori pubblici il programma per il graduale svolgimento dei lavori;

Considerato che, non essendosi ancora potuto addivenire alla

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 19 ottobre 1918, n. 247.

costituzione dell'ente, occorre prorogare detti due termini, fissando al 31 ottobre p. v. il primo e al 31 dicembre 1918 il secondo;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del ministro segretario di Stato per i lavori pubblici, di concerto con i ministri dell'interno, delle finanze, del tesoro, dell'industria, commercio e lavoro, e dei trasporti marittimi e ferroviari;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Il termine del 30 giugno 1918, assegnato dall'art. 24 del decreto Luogotenenziale 10 marzo 1918, n. 448, per la presentazione del piano regolatore delle opere della zona aperta del porto di Napoli e delle espropriazioni di tutte le case e fabbricati in essa compresi e da adibirsi per impianti di stabilimenti industriali e case operaie, è prorogato a tutto il 31 ottobre 1918.

Art. 2.

Il termine fissato all'art. 1 della convenzione 8 febbraio 1918, per la presentazione del programma dei lavori previsti in detta convenzione, è prorogato a tutto il 31 dicembre 1918.

Art. 3.

Il presente decreto sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 1° settembre 1918.

TOMASO DI SAVOIA

ORLANDO — DARI — MEDA — NITTI — CIUFFELLI — VILLA.

Visto, *Il Guardasigilli*: SACCHI.

DECRETO MINISTERIALE 9 *ottobre* 1918, *che stabilisce le norme con le quali sarà devoluta la indennità assicurata col decreto Luogotenenziale* 1° *agosto* 1918, *n.* 1189 (1).

IL MINISTRO

SEGRETARIO DI STATO PER LE ARMI ED I TRASPORTI

Visto l'art. 1 del decreto Luogotenenziale n. 1189 in data 1° agosto 1918;

Decreta:

La indennità assicurata col citato decreto nel caso di morte avvenuta in conseguenza di ferite, per atti di guerra, riportate dopo il 1° ottobre 1917 in località delle linee Peri-Ala; Schio-Vicenza-Padova-Venezia e linee al nord, da agenti delle ferrovie dello Stato residenti nelle località medesime, sarà devoluta con le norme previste dall'art. 10 della legge (testo unico) 31 gennaio 1904, n. 51, per gli infortuni degli operai sul lavoro.

La domanda per la liquidazione ed il pagamento dell'indennità, dovrà essere presentata, dagli aventi diritto, alla Direzione generale delle ferrovie dello Stato corredata dai seguenti documenti:

1° l'atto di morte dell'agente rilasciato dall'ufficio di stato civile;

2° lo stato di famiglia rilasciato dall'ufficio di stato civile;

3° l'atto di matrimonio del defunto rilasciato dall'ufficio di stato civile;

4° un atto di notorietà fatto davanti al pretore, dal quale risulti, in seguito alla deposizione giurata e sottoscritta di quattro testimoni, la ricorrenza degli estremi richiesti dal citato articolo 10 della legge (testo unico) 31 gennaio 1904, n. 51, per il conseguimento del diritto alla indennità.

---

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 18 ottobre 1918, n. 246.

Dal detto atto dovrà quindi risultare se il defunto ha lasciato:

a) figli legittimi o naturali, oppure altri discendenti viventi a suo carico, gli uni e gli altri minori di 18 anni o inabili al lavoro per difetto di mente o di corpo;

b) ascendenti viventi a suo carico;

c) il coniuge contro il quale non sia stata pronunziata sentenza passata in giudicato, di separazione per colpa del coniuge stesso o di entrambi;

d) fratelli o sorelle viventi a suo carico, minori di 18 anni o inabili al lavoro per difetto di mente o di corpo;

5° gli atti di nascita delle persone indicate nello stato di famiglia e nell'atto di notorietà;

6° certificato medico che attesti le condizioni di salute delle persone dichiarate nell'atto di notorietà inabili al lavoro per difetto di mente o di corpo;

7° certificato medico attestante lo stato di gravidanza o meno della vedova.

Il presente decreto sarà registrato alla Corte dei Conti.

Roma, 9 ottobre 1918.

Il Ministro: VILLA.

ORDINANZA 14 *ottobre* 1918 *del Commissariato generale per i combustibili nazionali che proroga il termine fissato per il divieto dell'uso della legna* (1).

IL COMMISSARIO GENERALE

PER I COMBUSTIBILI NAZIONALI

Visti i decreti Luogotenenziali 7 gennaio 1917, n. 261; 26 aprile 1917, n. 696; 5 agosto 1917, n. 1215, e 24 febbraio 1918, n. 284, nonchè l'ordinanza 22 agosto 1917, apportante alcune limitazioni nell'uso della legna;

(1) **Pubblicata nella *Gazzetta ufficiale* 17 ottobre 1918, n. 245.**

ORDINA:

Art. 1.

Il termine fissato per il divieto dell'uso della legna, stabilito nell'art. 1 dell'ordinanza 22 agosto 1918, è prorogato al 30 novembre p. v.

Art. 2.

Per le provincie di Ancona, Benevento, Chieti, Firenze, Lucca, Massa Carrara, Roma, Siena, il termine fissato per il divieto di importazione della legna da ardere, stabilito dall'art. 8 della ordinanza stessa, è prorogato al 30 novembre p. v.

Roma, 14 ottobre 1918.

Il commissario generale: DE VITO.

Per borse di studio ai figli dei ferrovieri morti o mutilati in servizio ferroviario o militare durante la guerra

PER INIZIATIVA DI S. M. LA REGINA ELENA

SOTTO L'ALTO PATRONATO DI S. M. LA REGINA MADRE

DISCORSO INAUGURALE

tenuto dal Cav. di Gr. Cr. Ing. RAFFAELE DE CORNÈ, Direttore Generale delle Ferrovie dello Stato, Vice Presidente del Comitato organizzatore, alla cerimonia di apertura della Mostra dei gioielli a Palazzo Venezia il 6 ottobre 1918 alla presenza di S. M. la Regina Madre e di S. A. R. il Luogotenente ⁂

ROMA 1918

Maestà, Altezza Reale, Eccellenze, Signori,

Debbo alle mie funzioni di capo dell'Amministrazione ferroviaria se, in mezzo a tanti illustri uomini di me tanto maggiori, a me è toccato l'alto onore di dire qui dell'iniziativa pietosa e geniale che, partita dalla Reggia, per unanime fervoroso consenso, ha preso forma concreta in quella che fu chiamata « Fondazione Elena di Savoia per borse di studio ai figli dei ferrovieri morti o mutilati in guerra ».

Confido perciò di avere la vostra benevola indulgenza se il sentimento profondo di gratitudine che regna vivo nel cuore di tutti i ferrovieri verso le graziose nostre Sovrane e verso quanti alla nuova istituzione diedero volenterosi il loro aiuto e l'opera loro, se questo sentimento non troverà in me l'alta eloquente espressione che meriterebbe e se la modesta mia parola si dovrà limitare ad illustrare le ragioni ed il movente dell'iniziativa, l'opera svolta fin qui ed il cammino che ancora resta da compiere.

* * *

Occorre riportarsi ai giorni gravi e fortunosi del principio del 1915, quando, tra l'imperversare della conflagrazione europea, si maturavano gli eventi grandiosi che condussero all'intervento dell'Italia nella lotta immane per la libertà e per la giustizia.

L'esperienza delle nazioni che nella lotta ci avevano preceduto aveva dimostrato, anche più di quanto non si potesse prevedere *a priori*, l'intimo strettissimo legame tra l'esercizio ferroviario e le sorti della guerra, onde la giusta preoccupazione di quanti della guerra avrebbero assunto la responsabilità per assicurarsi se l'organismo delle nostre ferrovie fosse saldo e pari ai bisogni.

Lo strumento materiale: linee, stazioni, rotabili, era pronto e commisurato a quelle che allora si potevano ritenere le nostre esigenze di guerra: un decennio di lavoro previdente ed assiduo lo aveva foggiato ed i tecnici militari ne potevano materialmente misurare e valutare l'efficienza.

Restava l'*anima,* lo spirito vivificatore del vasto e complesso congegno: il personale ferroviario; e su questo (inutile nasconderlo ora) non tutti nutrirono uguale fiducia.

Non però chi dei ferrovieri aveva vissuto e viveva la vita quotidiana, chi, come noi tutti loro capi, era con essi in diretto intimo contatto, ne conosceva l'anima, vivace ed ardente bensì nelle discussioni per il proprio miglioramento, ma profondamente devota al dovere: di modo che nessuno di noi dubitò che, pur tra la diversità delle opinioni, fra l'attrito dei dissensi, avrebbe nel momento del bisogno, sorriso in tutti i ferrovieri la concordia nei supremi ideali della patria.

E lo dimostrarono subito alla prima prova del fuoco, quella del maggio-giugno 1915 per la mobilitazione e la radunata dell'esercito, che, mercè l'attiva, devota collaborazione di tutti, capi e gregari, si potè condurre a termine in brevissimo tempo e (cosa senza esempio) senza turbare affatto il traffico ordinario ed aumentando anzi contemporaneamente il carico di merci ai porti. Furono allora utilizzati in un mese circa 90 mila veicoli, si ebbero complessivamente sulle linee del Veneto fino a 380 treni al giorno: fu considerato come un *record,* ed il Comando supremo si compiacque di manifestare la sua alta soddisfazione per l'opera compiuta in un momento così solenne dalle ferrovie dello Stato, le quali (sono sue parole) avevano corrisposto nel modo più completo alla fiducia dell'esercito e del paese, recando un contributo prezioso e indispensabile alla esecuzione iniziale del piano di guerra prestabilito. Ma questo traffico ferroviario, che parve, come ho detto, costituire già uno sforzo massimo, anzichè decrescere andò subito e rapidamente aumentando, per il maggior numero delle truppe operanti, per le crescenti esigenze dei loro rifornimenti, per l'approvvigionamento delle materie prime occorrenti alla produzione bellica, per i trasporti delle truppe alleate destinate in Oriente e, più tardi, alle nostre linee di combattimento.

E così si arrivò in 39 mesi di guerra a trasportare per ferrovia ben 27 milioni di uomini e 6 milioni di vagoni di merci d'interesse militare, con dei massimi che raggiunsero un milione e mezzo di uomini e 220 mila carri in un mese: ciò senza contare tutti i pure importantissimi trasporti di uomini e di cose fatti coi treni ordinari.

E così, sovrapponendo rapidissimamente impianti e mezzi nuovi ai mezzi ed agli impianti preesistenti e sfruttando gli uni e gli altri con tutta l'intensità ed i ripieghi che il patriottismo del personale potè suggerire, ci si mise in grado di effettuare su talune linee ben 150 treni in un giorno, di riceverne in qualche stazione fino a 400, di farne circolare sulle sole linee del Veneto fino a 500 circa nelle 24 ore.

E nella buona come nella cattiva fortuna, nella difesa del Trentino come nelle offensive di Gorizia, della Bainsizza, del Carso; nel rovescio di Caporetto come nelle gloriosa rivincita del Piave e del Grappa, la cordiale entusiastica collaborazione dei ferrovieri fu di grande aiuto ai Comandi, che ne riconobbero sempre, con ampie lodi, il valore e l'importanza. Ricorderò soltanto a titolo d'onore il contegno durante e dopo i fatti dolorosi della fine d'ottobre 1917, quando i ferrovieri delle zone che venivano invase dal nemico, dimentichi di sè e delle proprie famiglie, pensavano in primo luogo allo sgombero del materiale ed alla inutilizzazione degli impianti fissi, organizzando poi subito sulle linee retrostanti i trasporti necessari alla dislocazione di truppe e materiali militari, allo sgombero di abitati e di magazzini, all'esodo irruento e pietoso dei profughi e nello stesso tempo al trasporto delle truppe alleate che entravano da Modane e da Ventimiglia: trasporti che misero per lungo tempo a dura prova l'organizzazione delle nostre ferrovie.

Lungo tutto il fronte ferroviario e per tutta la durata della guerra i nostri ferrovieri prestarono e prestano servizio tra disagi e pericoli che un'Augusta parola riconobbe secondi soltanto a quelli dei soldati al campo: stazioni soggette a cannoneggiamenti continui, come Ala e Cormons, e più tardi Bassano, Montebelluna ed altre, coi servizi del telegrafo e del movimento rifugiati sotto terra, bombardamenti dall'alto su moltissime stazioni e principalmente su quelle e nei momenti in cui si svolgevano le operazioni più delicate, servizio disimpegnato durante le offensive fino sulle primissime linee, col personale di stazione sui treni, seguenti in avanti ed in-

dietro gli ondeggiamenti delle fanterie, ripiegando come a Meolo e S. Biagio di Callalta, soltanto colle estreme difese, pronto a riattivare immediatamente il servizio dopo i vittoriosi ritorni, collaborando così ai rifornimenti di armi, viveri e munizioni ed ai trasporti di rincalzi.

Anche fuori del campo ferroviario propriamente detto il nostro personale collaborò per altre vie e nelle forme più svariate alla impresa gigantesca cui l'Italia si è accinta.

Citerò soltanto il forte sviluppo assunto nell'esercizio diretto dei piroscafi da carico, a bordo dei quali i nostri equipaggi viaggiano da anni, sfidando imperterriti, e spesso valorosamente e fortunatamente combattendo, i pirati del mare; il sussidio dato dalle nostre officine al munizionamento ed alla preparazione di operaie tornitrici mediante apposita scuola; il contributo dato all'approvvigionamento di materie per l'esercito, agli studi, verifiche, prove e collaudi dei materiai [illegible]ici più svariati ed infine quello validissimo dato dalle ferrovie all'organizzazione sanitaria militare, coll'allestimento e la manutenzione di ben 83 treni-ospedale, con le misure di profilassi e di disinfezione atte a prevenire i morbi infettivi, con le scorte mediche dei treni di feriti, di profughi e di prigionieri, durante le quali non mancarono tra i nostri sanitari gloriose vittime del dovere.

Nè il personale ferroviario fu secondo ad alcuno nello slancio per le opere di assistenza di guerra, sia con la somministrazione diretta di oggetti di lana ai combattenti, sia con il contributo alla benemerita Croce Rossa Italiana ed alle famiglie bisognose dei richiamati alle armi, assoggettandosi a tal uopo a volontaria trattenuta percentuale sugli stipendi, che, iniziata fin dal 1915, si è mantenuta inalterata per la lunga durata della guerra, assicurando finora alle opere di previdenza militari e civili un sussidio complessivo superiore ai 4 milioni di lire.

Ultimi in ordine di enumerazione, ma primissimi fra tutti per la benemerenza ed il titolo acquistato alla gratitudine nazionale, ricorderò i ferrovieri che prestarono servizio militare effettivo nell' esercito combattente.

Sebbene, come è noto, il personale militarizzato delle ferrovie continui, per le esigenze stesse della guerra, a prestare servizio ferroviario, pure più di 13 mila furono i nostri agenti chiamati effet-

tivamente alle armi. Di questi ben 507, fra cui 146 ufficiali, lasciarono gloriosamente la vita sul campo di battaglia, e per ferite o malattie contratte al campo, 116 scomparvero in mare o morirono in prigionia, 14 restarono uccisi e 5 mutilati nei bombardamenti di stazioni.

A tutti questi prodi vada, o signori, il commosso nostro plauso, come pure a quanti altri illustrarono con atti di valore la famiglia ferroviaria, meritando finora ben 105 ricompense.

In tutte le occasioni, insomma, in tutti i campi ed in tutti i modi, i nostri ferrovieri dimostrarono d'essere veri e valorosi italiani, di mettere, come è doveroso, il servizio della patria al disopra di ogni altro pensiero, onde non parrà presunzione il dire che essi si sono resi non immeritevoli dell'iniziativa altamente gentile e simpatica con cui le nostre auguste Sovrane intesero ad assicurare ai figli di coloro che caddero o rimasero mutilati, il beneficio inestimabile dell'istruzione, questa luce [illegible]ituale (come ben disse un nostro grande poeta) che con la rapidità e la possanza irresistibile della luce fisica, penetra tutti gli strati sociali e desta nei più torpidi pori nuovi fermenti di vita.

* * *

Mesi addietro, in una oscura serata - siccome è loro costume - i pirati dell'aria nemici si libravano su di una stazione indifesa, bombardando: dei ferrovieri che ivi con serena calma adempivano al proprio dovere alcuno cade colpito a morte. È prossima Elena regina ed accorre, come ovunque è una miseria da sollevare, un soccorso da recare, non senza pericolo.

Il Suo cuore soave di madre palpita e l'Augusto pensiero, sempre pieno di dolce affettuosità, corre spontaneo ai figli di quegli oscuri ma pur gloriosi eroi.

Così nacque l'idea, che nel nome dell'Augusta Regina d'Italia, il più bel fiore di gentilezza, venne, quale luce soave e tersa, diffusa dalla Reggia in ogni angolo della Nazione. Volle la graziosa Sovrana - e ne diede per prima l'esempio - che le donne d'Italia si privassero di qualche monile, di qualche anche cara memoria a vantaggio dei figli dei propri difensori, imprimendo così all'iniziativa più alta significazione morale. All'animo italiano non si ricorre

mai inutilmente per un ideale o per un'opera di pietà. Sorse a Roma un Comitato di nobili dame e altri ne furono costituiti in tutte le provincie d'Italia: eletti cuori si moltiplicarono nell'attiva opera di propaganda e di raccolta; ma l'offerta spontanea nasceva quasi sempre prima della richiesta si che in breve tempo oltre 18,000 e cento furono i gioielli donati, che oggi Palazzo Venezia racchiude ed oltre 280,000 lire furono date da chi gioielli non aveva.

Le LL. MM., i Principi della R. Famiglia, patrizi, alti prelati, donne di ogni lignaggio, modesti impiegati ed umili operai dettero quanto potevano.

Un Comitato organizzatore centrale si costituì, sotto la presidenza del Commissario generale per la propaganda interna, S. E. l'Onor. Comandini, che chiamato altrove da urgenti, gravi doveri del suo ufficio, ha lasciato a me oggi l'onore di rappresentarlo qui. Nè il Comitato poteva bene iniziare il suo lavoro se non sorretto dal simbolo della bontà, quale personificazione del fine benefico cui mirava, e chiese quindi ed ottenne l'onore di porre l'opera propria sotto l'alto patronato della venerata Regina Margherita,

> a cui sì soave favella
> la pietà ne la voce gentile.

Sotto l'egida di così alto patrocinio e fidente nell'animo memore e riconoscente dei concittadini, il Comitato si mise al lavoro, e mentre da ogni parte affluivano i doni, esso gettava le basi della « Fondazione » che s'intitola all'Augusta sua ideatrice e ne formulava lo Statuto che sta per ricevere forma di legge.

Primo scopo dell'Opera è il conferimento di borse di studio ai figli di ferrovieri, di Stato o di Società private, caduti o mutilati in guerra o per causa di guerra nell'esercizio delle proprie funzioni in terra od in mare.

Da computi abbastanza attendibili istituiti risulterebbe doversi provvedere per circa 1500 ragazzi: formiamo un caldo augurio che possano all'atto pratico essere di meno, ma se anche i fati vorranno che questo numero debba crescere, in maggiore misura cresceranno, siamone certi, i mezzi che la gratitudine degli italiani porrà a disposizione dell'Opera.

Questa dovrà pure provvedere al ricovero degli orfani costituzionalmente infermi o deficienti in istituti di terapia speciale o di

istruzione professionale e se, assolti questi compiti principali, rimarranno, come vi è fondato motivo a sperare, somme disponibili, si darà alla Fondazione carattere permanente, provvedendo ai figli di ferrovieri morti o resi inabili per infortunio sul lavoro.

I mezzi finanziari per il funzionamento dell'Opera si aspettano in modo principale dalla vendita dei biglietti della lotteria con cui verranno estratti a sorte i cospicui e numerosi doni qui radunati.

Il valore reale altissimo di essi, che tra gioielli e danaro si avvicina ai due milioni di lire, ha permesso di emettere biglietti per un valore doppio. Comitati, istituzioni, banche, stazioni e persino i più modesti uffici delle poste e del lotto si sono fatti, zelanti e volenterosi, tramite di diffusione dei biglietti, pel che porgiamo loro vivi ringraziamenti.

Tutti gli elementi, quindi: pregio intrinseco dei doni, fervore generale di propaganda e, sopratutto, lo slancio fraterno di solidarietà e di patriottica gratitudine di tutti gli italiani, dentro e fuori dei confini della patria, tutto induce a ritenere che il numero di biglietti prefisso sarà superato, e che potrà essere emesso e venduto il quinto milione che il programma pone come limite massimo dell'emissione.

Cosicchè io ritengo per certo che il nome augusto e venerato di Elena di Savoia potra continuare ad aleggiare, memoria perenne di bontà materna e di regale beneficenza, tra i figli di coloro che nel servizio non scevro di pericoli, del più potente dei nostri mezzi di trasporto, avranno sacrificato la vita o parte della persona.

Maestà, Signori,

A nome della categoria di cittadini, che dalla Augusta iniziativa ritrarrà diretti benefici, io, che ho la facoltà di parlarvi a loro nome, sento il precipuo dovere di elevare un inno di grazie a Colei che fu la fata benefica animatrice dell'idea, a Voi, graziosa Regina che ne patrocinate l'attuazione, alle dame che a Roma ed in tutte le provincie d'Italia furono attive sacerdotesse di pietà, al Governo che ci fu largo di aiuti, e in particolar modo al Ministero della pubblica istruzione che rese possibile la mostra che oggi si inaugura,

a tutti coloro infine che in diversi campi collaborarono e collaborano alla riuscita dell'impresa.

Ed in questo austero Palazzo che in ogni suo angolo mostra le mirabili linee dell'arte italiana, quì dove gli ambasciatori veneti sedettero per secoli rappresentanti la grandezza e la gloria di S. Marco, quì dove per alcuni decenni fu sopita ogni parola d'amore verso l'Italia, quì oggi si riaprono alcune sale per celebrare un rito in onore di una dea veramente italiana: la benefica ed amorevole solidarietà patriottica, questa grande fecondatrice del futuro.

Nel visitare la Mostra ritroveremo tutta intera la generosa anima italiana di tutte le regioni. Ma due provincie mancano all'appello in questa sagra di amor fraterno; e se il cuore si vela di mestizia al pensiero che piede straniero calpesta un lembo della patria, l'animo si esalta nella sicura fede del domani. Già segni sicuri illuminano l'orizzonte, ed i soldati di Italia travolgeranno finalmente, con l'eroico impeto accumulato fino alla vigilia della riscossa, i profanatori del suolo italiano al di quà ed al di là dei dolorosi confini di una volta.

E non si può certamente meglio onorare questa aurora novella che compiendo un'opera, modesta nell'apparenza, ma ben grande nella sostanza: quella intesa a raccogliere i mezzi idonei per educare alle migliori virtù civiche e patriottiche i figli dei caduti per una più grande Italia.

Ordine di servizio N. 115. (C.).

Servizio cumulativo con le ferrovie della "Società Veneta" per il trasporto dei viaggiatori e dei bagagli a tariffa ridotta. — Aumenti di tariffa.

A partire dal 1° novembre 1918, pei trasporti dei viaggiatori e dei bagagli in base alle concessioni speciali ed al regolamento trasporti militari in servizio cumulativo con le linee esercitate dalla « Società Veneta per costruzione ed esercizio di ferrovie secondarie italiane » (linee: Thiene-Rocchette; Torrebelvicino-Schio; Adria-Piove; Arezzo-Pratovecchio Stia; Parma-Suzzara; Bologna-Portomaggiore-Massalombarda; Copparo-Ferrara-Cento-Persiceto-Decima-Modena), dovranno riscuotersi, per il percorso sulle linee stesse, per ogni viaggiatore e chilometro, i prezzi risultanti dal *prontuario* allegato al presente ordine di servizio.

Per tale categoria di trasporti rimangono quindi abrogati i prezzi fatti di cui l'allegato all'ordine di servizio n. 46-1918, mentre l'allegato stesso resta in vigore per quanto riguarda l'indicazione delle stazioni delle linee appartenenti alla Società Veneta e le distanze chilometriche da tali stazioni ai punti di allacciamento con la rete dello Stato.

Distribuito agli agenti delle classi 5 *e* 22.

Allegato all'ordine di servizio N. 115-1918.

Ferrovie della Società Veneta

per costruzione ed esercizio di ferrovie secondarie

Prontuario chilometrico dei prezzi per il trasporto dei viaggiatori e dei bagagli in base alle concessioni speciali ed al regolamento pei trasporti militari.

(1° novembre 1918).

Chilometri	TARIFFA differenziale *B*			Tariffa speciale per operai	TARIFFA MILITARE — pei trasporti soggetti a tassa di bollo			TARIFFA MILITARE — pei trasporti esenti da tassa di bollo			BAGAGLI (1) — Base per tonnellata divisibile di 10 in 10 chilogrammi	
	1ª classe	2ª classe	3ª classe	3ª classe	1ª classe	2ª classe	3ª classe	1ª classe	2ª classe	3ª classe	pei trasporti soggetti a tassa di bollo	pei trasporti esenti da tassa di bollo
1	0.25	0.20	0.10	0.10	0.20	0.15	0.10	0.15	0.15	0.10	0.862	0.840
2	0.45	0.35	0.20	0.15	0.35	0.25	0.15	0.30	0.25	0.15	1.726	1.680
3	0.65	0.50	0.30	0.25	0.50	0.35	0.25	0.45	0.35	0.25	2.588	2.522
4	0.90	0.65	0.35	0.30	0.65	0.45	0.30	0.60	0.45	0.30	3.452	3.362
5	1.10	0.80	0.45	0.40	0.80	0.55	0.35	0.75	0.55	0.35	4.314	4.202
6	1.30	0.95	0.55	0.45	0.95	0.70	0.45	0.90	0.65	0.45	5.178	5.044
7	1.55	1.10	0.65	0.55	1.10	0.80	0.50	1.05	0.75	0.50	6.040	5.884
8	1.75	1.25	0.70	0.60	1.25	0.90	0.55	1.20	0.85	0.55	6.904	6.724
9	1.95	1.40	0.80	0.70	1.40	1.00	0.65	1.35	1.00	0.65	7.766	7.566
10	2.20	1.55	0.90	0.75	1.55	1.10	0.70	1.50	1.10	0.70	8.630	8.406
11	2.40	1.70	1.00	0.85	1.70	1.25	0.80	1.65	1.20	0.75	9.492	9.246
12	2.60	1.85	1.10	0.90	1.85	1.35	0.85	1.80	1.30	0.85	10.356	10.088
13	2.80	2.00	1.20	1.00	2.00	1.45	0.95	1.95	1.40	0.90	11.218	10.922
14	3.05	2.15	1.30	1.05	2.15	1.55	1.00	2.10	1.50	0.95	12.082	11.770
15	3.25	2.30	1.40	1.15	2.30	1.65	1.05	2.25	1.60	1.05	12.944	12.610
16	3.45	2.45	1.45	1.20	2.45	1.75	1.15	2.40	1.70	1.10	13 808	13.450
17	3.70	2.60	1.55	1.30	2.60	1.90	1.20	2.55	1.85	1.15	14.670	14.292
18	3.90	2.75	1.65	1.35	2.75	2.00	1.25	2.70	1.95	1.25	15.534	15.132
19	4.10	2.90	1.75	1.45	2.90	2.10	1.35	2.85	2.05	1.30	16.396	15.972
20	4.35	3.05	1.85	1.50	3.05	2.20	1.40	2.95	2.15	1.35	17.260	16.814

Segue ***Allegato all'ordine di servizio N. 115-1918***

Chilometri	TARIFFA differenziale *B*			Tariffa speciale per operai	TARIFFA MILITARE						BAGAGLI (1)	
					pei trasporti soggetti a tassa di bollo			pei trasporti esenti da tassa di bollo			Base per tonnellata divisibile di 10 in 10 chilogrammi	
	1ª classe	2ª classe	3ª classe	3ª classe	1ª classe	2ª classe	3ª classe	1ª classe	2ª classe	3ª classe	pei trasporti soggetti a tassa di bollo	pei trasporti esenti da tassa di bollo
21	4.55	3.20	1.90	1.60	3.20	2.30	1.50	3.10	2.25	1.45	18.122	17.654
22	4.75	3.35	2.—	1.65	3.35	2.45	1.55	3.25	2.35	1.50	18.986	18.494
23	4.95	3.50	2.10	1.75	3.50	2.55	1.60	3.40	2.45	1.55	19.848	19.336
24	5.20	3.65	2.20	1.80	3.65	2.65	1.70	3.55	2.55	1.65	20.712	20.176
25	5.40	3.80	2.30	1.90	3.80	2.75	1.75	3.70	2.70	1.70	21.576	21.018
26	5.60	3.95	2.35	1.95	3.95	2.85	1 85	3.85	2.80	1.80	22.438	21.858
27	5.85	4.10	2.45	2.05	4.15	3.—	1.90	4.00	2.90	1.85	23.302	22.698
28	6.05	4.25	2.55	2.10	4.30	3.10	1.95	4.15	3.00	1.90	24.164	23.540
29	6.25	4.40	2.65	2.20	4.45	3.20	2.05	4.30	3.10	2.—	25.028	24.380
30	6.50	4.55	2.75	2.25	4.60	3.30	2.10	4.45	3.20	2.05	25.890	25.220
31	6.70	4.70	2.80	2.35	4.75	3.40	2.20	4.60	3.30	2.10	26.754	26.062
32	6.90	4.85	2.90	2.40	4.90	3.50	2.25	4.75	3.40	2.20	27.616	26.902
33	7.10	5.—	3.—	2.50	5.05	3.65	2.30	4.90	3.55	2.25	28.480	27.742
34	7.35	5.15	3.10	2.55	5.20	3.75	2.40	5.05	3.65	2.30	29.342	28.584
35	7.55	5.30	3.20	2.65	5.35	3.85	2.45	5.20	3.75	2.40	30.206	29.424
36	7.75	5.45	3.25	2.70	5.50	3.95	2.50	5.35	3.85	2.45	31.068	30.264
37	8.—	5.60	3.35	2.80	5.65	4.05	2.60	5.50	3.95	2.50	31.932	31.106
38	8.20	5.75	3.45	2.85	5.80	4.20	2.65	5.65	4.05	2.60	32.794	31.946
39	8.40	5.90	3.55	2.95	5.95	4.30	2.75	5.80	4.15	2.65	33.658	32.788
40	8.65	6.05	3.65	3.—	6.10	4.40	2.80	5.90	4.25	2.70	34.520	33.628
41	8.85	6.20	3.70	3.10	6.25	4.50	2.85	6.05	4.40	2.80	35.384	34.468
42	9.05	6.35	3.80	3.15	6.40	4.60	2.95	6.20	4.50	2.85	36.246	35.310
43	9.25	6.50	3.90	3.25	6.55	4.75	3.—	6.35	4.60	2.90	37.110	36.150
44	9.50	6.70	4.—	3.30	6.70	4.85	3.10	6.50	4.70	3.—	37.972	36.990
45	9.70	6.85	4.10	3.40	6.85	4.95	3 15	6.65	4.80	3.05	38.836	37.832
46	9.90	7.—	4.15	3.45	7.—	5.05	3.20	6.80	4.90	3.10	39.698	38.672
47	10.15	7.15	4.25	3.50	7.15	5.15	3.30	6.95	5.—	3.20	40.562	39.512
48	10.35	7.30	4.35	3.60	7.30	5.25	3.35	7.10	5.10	3.25	41.424	40.354

Segue *Allegato all'ordine di servizio N. 115-1918.*

Chilometri	TARIFFA differenziale *B*			Tariffa speciale per operai	TARIFFA MILITARE						BAGAGLI (1)	
					pei trasporti soggetti a tassa di bollo			pei trasporti esenti da tassa di bollo			Base per tonnellata divisibile di 10 in 10 chilogrammi	
	1ª classe	2ª classe	3ª classe	3ª classe	1ª classe	2ª classe	3ª classe	1ª classe	2ª classe	3ª classe	pei trasporti soggetti a tassa di bollo	pei trasporti esenti da tassa di bollo
49	10.55	7.45	4.45	3.65	7.45	5.40	3.45	7.25	5.25	3.35	42.288	41.194
50	10.80	7.60	4.55	3.75	7.60	5.50	3.50	7.40	5.35	3.40	43.152	42.036
51	11.—	7.75	4.60	3.80	7.75	5.60	3.55	7.55	5.45	3.45	44.014	42.876
52	11.20	7.90	4.70	3.85	7.90	5.70	3.65	7.70	5.55	3.55	44.878	43.716
53	11.45	8.05	4.80	3.95	8.05	5.80	3.70	7.85	5.65	3.60	45.740	44.556
54	11.65	8.20	4.90	4.—	8.25	5.95	3.75	8.00	5.75	3.65	46.604	45.398
55	11.85	8.35	5.—	4.05	8.40	6.05	3.85	8.15	5.85	3.75	47.466	46.238
56	12.05	8.50	5.05	4.10	8.55	6.15	3.90	8.30	5.95	3.80	48.330	47.080
57	12.30	8.65	5.15	4.15	8.70	6.25	4.00	8.45	6.10	3.85	49.192	47.920
58	12.50	8.80	5.25	4.25	8.85	6.35	4.05	8.60	6.20	3.95	50.056	48.760
59	12.70	8.95	5.35	4.30	9.—	6.50	4.10	8.75	6.30	4.00	50.918	49.602
60	12.95	9.10	5.45	4.35	9.15	6.60	4.20	8.85	6.40	4.05	51.782	50.442
61	13.15	9.25	5.55	4.40	9.30	6.70	4.25	9.00	6.50	4.15	52.644	51.282
62	13.35	9.40	5.60	4.45	9.45	6.80	4.35	9.15	6.60	4.20	53.508	52.124
63	13.60	9.55	5.70	4.50	9.60	6.90	4.40	9.30	6.70	4.25	54.370	52.964
64	13.80	9.70	5.80	4.60	9.75	7.00	4.45	9.45	6.80	4.35	55.234	53.806
65	14.—	9.85	5.90	4.65	9.90	7.15	4.55	9.60	6.95	4.40	56.096	54.646
66	14.20	10.—	6.00	4.70	10.05	7.25	4.60	9.75	7.05	4.45	56.960	55.486
67	14.45	10.15	6.05	4.75	10.20	7.35	4.65	9.90	7.15	4.55	57.822	56.328
68	14.65	10.30	6.15	4.80	10.35	7.45	4.75	10.05	7.25	4.60	58.686	57.168
69	14.85	10.45	6.25	4.90	10.50	7.55	4.80	10.20	7.35	4.65	59.548	58.008
70	15.10	10.60	6.35	4.95	10.65	7.70	4.90	10.35	7.45	4.75	60.412	58.850
71	15.30	10.75	6.45	5.—	10.80	7.80	4.95	10.50	7.55	4.80	61.274	59.690
72	15.50	10.90	6.50	5.05	10.95	7.90	5.00	10.65	7.65	4.90	62.136	60.530
73	15.75	11.05	6.60	5.10	11.10	8.00	5.10	10.80	7.80	4.95	63.000	61.372
74	15.95	11.20	6.70	5.20	11.25	8.10	5.15	10.95	7.90	5.00	63.864	62.212
75	16.15	11.35	6.80	5.25	11.40	8.25	5.25	11.10	8.00	5.10	64.728	63.054
76	16.35	11.50	6.90	5.30	11.55	8.35	5.30	11.25	8.10	5.15	65.590	63.894

Segue *Allegato all'ordine di servizio N. 115-1918.*

Chilometri	TARIFFA differenziale *B*			Tariffa speciale per operai	TARIFFA MILITARE						BAGAGLI (1)	
					pei trasporti soggetti a tassa di bollo			pei trasporti esenti da tassa di bollo			Base per tonnellata divisibile di 10 in 10 chilogrammi	
	1ª classe	2ª classe	3ª classe	3ª classe	1ª classe	2ª classe	3ª classe	1ª classe	2ª classe	3ª classe	pei trasporti soggetti a tassa di bollo	pei trasporti esenti da tassa di bollo
77	16.60	11.65	6.95	5.35	11.70	8.45	5.35	11.40	8.20	5.20	66.454	64.784
78	16.80	11.80	7.05	5.40	11.85	8.55	5.45	11.55	8.30	5.30	67.316	65.576
79	17.00	11.95	7.15	5.50	12.00	8.65	5.50	11.65	8.40	5.35	68.180	66.416
80	17.25	12.10	7.25	5.55	12.20	8.75	5.60	11.80	8.50	5.40	69.042	67.256
81	17.45	12.25	7.35	5.60	12.35	8.90	5.65	11.95	8.60	5.50	69.916	68.098
82	17.65	12.40	7.40	5.65	12.50	9.00	5.70	12.10	8.75	5.55	70.768	68.938
83	17.90	12.55	7.50	5.70	12.65	9.10	5.80	12.25	8.85	5.60	71.632	69.778
84	18.10	12.70	7.60	5.80	12.80	9.20	5.85	12.40	8.95	5.70	72.494	70.620
85	18.30	12.85	7.70	5.85	12.95	9.30	5.90	12.55	9.05	5.75	73.358	71.460
86	18.50	13.00	7.80	5.90	13.10	9.45	6.00	12.70	9.15	5.80	74.220	72.300

(1) *Tassa minima per spedizione pel trasporto dei bagagli paganti il bollo*:

Per le linee Thiene–Rocchette e Torrebelvicino-Schio . . . . L. 1.05

Per tutte le altre linee:

Per le concessioni speciali A e IXª . . . . » 1.95

Per tutti gli altri trasporti . . . . » 1.90

Tassa minima per le spedizioni a bagaglio esenti da bollo:

Per le linee Thiene-Rocchette e Torrebelvicino-Schio . . . . » 0.90

Per tutte le altre linee . . . . » 1.50

Pei bagagli diretti o provenienti da Torrebelvicino è da riscuotersi in più la tassa di trasbordo a Schio (spettante alle Ferrovie dello Stato) di centesimi 40 per tonnellata, col minimo di centesimi 5 per spedizione, e per quelli da e per oltre Rocchette è da aggiungersi la tassa di trasbordo in ragione di L. 1.70 per tonnellata.

Per tali trasporti nella tassa minima sopraindicata è già compresa anche la tassa di trasbordo.

Ordine di servizio N. 116. (M. C.).

Estensione del servizio merci a P. V. ordinaria a Monterosso.

(Vedi ordine di servizio n. 59-1918).

Dal giorno 28 ottobre 1918 la stazione di Monterosso, della linea Genova-Pisa, viene ammessa al completo servizio delle merci a P. V. ordinaria, restando pertanto soppresse, da tale data, le vigenti esclusioni dei trasporti in vagoni congiunti e di colli voluminosi od eccedenti i kg. 200 ciascuno.

In conseguenza, di fronte al nome di Monterosso a pag. 11 della « Prefazione Generale all'Orario generale di servizio », si dovrà cancellare la lettera *L*, ed a pag. 38 del « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato » (Edizione giugno 1914) il richiamo (8) alla lettera O (colonna 10) e la corrispondente annotazione in calce alla pagina stessa.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Appendice n. 2 all'Istruzione n. 5-1913. (P. R.).

Documenti per la liquidazione delle indennità di buonuscita, dei sussidi temporanei e degli assegni alimentari.

In seguito al decreto-legge Luogotenenziale 1° agosto 1918, n. 1197, sentito il Comitato amministratore dell'Opera di Previdenza, sono state introdotte talune modificazioni ed aggiunte alla distinta allegata alla Appendice n. 1 alla Istruzione n. 5-1913.

Pertanto la nuova distinta allegata alla presente Appendice annulla e sostituisce quella di cui sopra.

Il Direttore generale
R. DE CORNE'

Allegato all'Appendice n. 2 all'Istruzione n. 5-1918. (P. R.).

FERROVIE DELLO STATO

OPERA DI PREVIDENZA A FAVORE DEL PERSONALE.

(Legge 19 giugno 1913, n. 641 e decreto-legge Luogotenenziale 1° agosto 1918, n. 1197).

Documenti per la liquidazione delle indennità di buonuscita, dei sussidi annui temporanei e degli assegni alimentari.

A — INDENNITÀ DI BUONUSCITA.

1° — *Agenti esonerati dal servizio.*

Dichiarazione di domicilio nella quale si deve indicare la via ed il numero dell'abitazione nonchè la località prescelta per la riscossione dell'indennità.

2° — *Agenti morti in attività di servizio* dopo il 19 settembre 1918 (1).

Vedova con o senza figli minori celibi o figlie nubili ancorchè maggiori di età.

a) dichiarazione di cui al precedente capitolo 1°;

b) atto di morte dell'agente;

c) atto di matrimonio;

d) atto giudiziale di notorietà, od anche certificato municipale (2) dal quale risulti se fu o meno pronunciata, contro la vedova, sentenza di separazione di corpo per colpa di lei e, quando fosse stata pronunciata, se fu resa definitiva, ed inoltre se i coniugi convissero insieme nell'ultimo periodo di vita del marito;

---

(1) Il decreto-legge Luogotenenziale 1° agosto 1918, n. 1197, fu pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* del 5 settembre 1918. Conseguentemente la disposizione dell'art. 1 del decreto stesso riflettente la sostituzione dell'art. 1 n. 1 della legge 19 giugno 1913, n. 641, ha effetto dal 20 settembre 1918.

(2) Il certificato municipale deve essere compilato su conforme dichiarazione di tre testimoni firmati nel certificato stesso.

e) altro simile atto o certificato (1), che può essere unito al precedente, dal quale risulti lo stato di famiglia dell'agente al giorno della morte, compresi i figli di precedenti matrimoni, nonchè i figli naturali legalmente riconosciuti o dichiarati e gli adottivi. Qualora l'agente non abbia lasciato figli naturali od adottivi, nel documento stesso deve essere fatta analoga dichiarazione.

Per ciascun figlio di età superiore ai 14 anni, ma inferiore a 21 e per ciascuna figlia di età superiore ai 12 anni, deve pure risultare se abbia contratto matrimonio.

f) atto di nascita della vedova;

g) atti di nascita dei figli minori celibi e delle figlie nubili ancorchè maggiori di età.

Per la vedova che alla morte dell'agente non abbia superato i 50 anni di età occorre inoltre:

h) Certificato medico dal quale risulti che la vedova, per le sue condizioni fisiche, non è in grado di procreare; ovvero altro certificato medico rilasciato dopo trascorsi almeno quattro mesi e mezzo dalla morte dell'agente, da cui risulti che la vedova non trovasi in stato di gestazione.

In mancanza di uno di tali certificati, ed anche quando, dopo la presentazione di esso, la Giunta dell'Opera di previdenza ritenesse, in via eccezionale, necessaria una visita da parte di un ispettore sanitario della Amministrazione, e la vedova vi si rifiutasse, si darà corso alle pratiche per la liquidazione dell'indennità di buonuscita, soltanto dopo la produzione di un atto giudiziale di notorietà o di un certificato municipale rilasciato in data non anteriore a 10 mesi dalla morte dell'agente, dal quale documento risulti che non sia nato alcun figlio postumo.

In caso di gestazione, per poter dar corso alle pratiche per la liquidazione dell'indennità di buonuscita, occorre il certificato di nascita del figlio postumo, oppure quando la gestazione abbia avuto esito negativo, un certificato medico che lo comprovi.

Figli minori celibi e figlie nubili ancorchè maggiori di età, senza la vedova

i) I documenti di cui alle precedenti lettere *a*), *b*), *e*) e *g*).

Per i minori, non emancipati, orfani di entrambi i genitori e per le figlie nubili interdette:

l) deliberazione del consiglio di famiglia per la nomina del tutore o per la tutela nei casi di cui gli art. 245 e 248 del c. c. o rispettivamente l'atto notarile od il testamento, i documenti da cui risulti la qualità di avo paterno o materno o l'atto di matrimonio, negli altri casi previsti dagli art. 242, 244 e 330 del C. C.

---

(1) Il certificato deve essere legalizzato dalla competente autorità.

Altri discendenti ammessi alla successione legittima quando manchino figli minori celibi, figlie nubili e la vedova.

m) i documenti di cui alle precedenti lettere *a*) e *b*);

n) atto giudiziale di notorietà od anche certificato municipale (1) dal quale risulti lo stato di famiglia dell'agente al giorno della morte, compresi i figli di precedente matrimonio, nonchè i figli naturali legalmente riconosciuti o dichiarati, i figli adottivi ed i discendenti dei figli premorti all'agente. Nel documento stesso deve poi essere dichiarato che l'agente non lasciò altri discendenti legittimi oltre quelli che vi sono indicati.

Per ciascuna figlia maritata deve pure risultare il cognome e nome del marito.

o) gli atti di nascita delle persone indicate nell'atto o certificato di cui alla lettera *n*).

Per i minori non emancipati, orfani di entrambi i genitori e per gli interdetti occorrono inoltre i documenti di cui alla precedente lettera *l*).

3° — *Agenti morti in attività di servizio*
antecedentemente al 20 settembre 1918.

Vedove con o senza discendenti.

a) i documenti di cui alle lettere *a*), *b*), *c*) e *d*) del precedente capitolo 2°;

b) atto giudiziale di notorietà o certificato municipale (1) che può essere unito all'atto o certificato di cui alla lettera *d*) del precedente capitolo 2°, dal quale risulti lo stato di famiglia dell'agente al giorno della morte, compresi i figli di precedenti matrimoni, nonchè i figli naturali legalmente riconosciuti o dichiarati, i figli adottivi ed i discendenti dei figli premorti all'agente. Nel documento stesso deve poi essere dichiarato che l'agente non lasciò altri discendenti legittimi oltre quelli che vi sono indicati.

Per ciascuna figlia di età superiore ai 12 anni deve pure risultare se sia nubile o maritata, ed in quest'ultimo caso il cognome e nome del marito.

c) atto di nascita delle persone indicate nel certificato di cui alla lettera *b*) del presente capitolo.

Per la vedova che alla morte dell'agente non abbia superato i 50 anni di età occorrono inoltre i documenti di cui alla lettera *h*) del precedente capitolo 2°.

---

(1) Il certificato deve essere legalizzato dalla competente autorità.

Soli discendenti.

d) i documenti di cui alle lettere *a*) e *b*) del precedente capitolo 2°, *b*) e *c*) del presente capitolo;

Per i minori non emancipati, orfani di entrambi i genitori e per gli interdetti occorrono inoltre i documenti di cui alla lettera *l*) del precedente capitolo 2°.

B — SUSSIDI TEMPORANEI AGLI ORFANI SINO AL 18° ANNO DI ETÀ.

Istanza corredata dei seguenti documenti (1):

a) atto di morte dell'agente;

b) atto di matrimonio dei genitori;

c) atti di nascita dei figli minori di 18 anni;

d) certificato municipale dal quale risulti lo stato di famiglia lasciata dall'agente defunto e per ciascuna figlia di età superiore ai 12 anni, se sia nubile o maritata.

Per gli orfani di entrambi i genitori:

e) i documenti di cui al capitolo *A* — 2° lettera *l*).

Nei casi di orfani di agenti morti per cause di servizio ovvero in conseguenza di ferite od infermità riportate nelle circostanze previste per il diritto alla pensione privilegiata di guerra, che non abbiano appartenuto al personale di ruolo da almeno 5 anni, occorre inoltre:

f) certificato medico rilasciato dall'Ufficio sanitario compartimentale e vidimato dal Capo del Servizio Sanitario circa le cause della morte dell'agente, ovvero copia autentica di decreto della Corte dei Conti, od altro documento da cui risulti che alla vedova oppure agli orfani fu liquidata la pensione privilegiata di guerra.

C — ASSEGNI ALIMENTARI.

1° — *Madri vedove.*

Istanza corredata dei seguenti documenti:

a) atto di morte dell'agente, o del pensionato;

b) atto di matrimonio } della madre dell'agente;
c) atto di nascita }
d) certificato di vedovanza }

e) stato di famiglia Mod. *A*-14 dell'agente defunto dal quale risulti la data d'iscrizione della madre «a carico» nonchè i relativi documenti giustificativi.

---

(1) Per gli orfani anche di madre e per i figli di precedente matrimonio l'istanza deve essere presentata dal tutore.

2° — *Figlie nubili orfane di madre alla morte del padre.*

Istanza corredata dai seguenti documenti (1):

a) atto di morte dei genitori

b) atto di nascita
c) certificato di stato libero
d) certificato di moralità e di buona condotta (2)
} delle figlie nubili;

Per le figlie minorenni e le interdette:

e) i documenti di cui al capitolo *A*-2° lettera *l*).

3° — *Figli inabili al lavoro per difetti fisici o mentali (orfani di madre alla morte del padre).*

Istanza corredata dei seguenti documenti (3):

a) atto di morte dei genitori;

b) atto di nascita dei figli inabili al lavoro;

c) certificato di una commissione medica, composta di sanitari dell'Amministrazione ferroviaria, che attesti la inabilità al lavoro di detti figli.

Per i figli minori non emancipati e per gli interdetti:

d) i documenti di cui al capitolo *A*-2° lettera l).

AVVERTENZE.

1. — L'istanza per i sussidi e gli assegni alimentari deve essere scritta su carta da bollo da L. 2.00 diretta al Comitato dell'Opera di Previdenza.

Deve indicare il nome, il cognome e la qualità del richiedente, essere da lui sottoscritta, contenere l'oggetto della domanda e la indicazione della località prescelta per la riscossione del sussidio o dell'assegno, nonchè il preciso indirizzo dell'abitazione.

2. — Gli atti di nascita, di matrimonio, di morte, i certificati municipali e gli atti di notorietà sono validi in carta libera.

---

(1) Per le minori e per le figlie interdette l'istanza dev'essere presentata dal tutore.

(2) Il certificato di moralità e buona condotta dev'essere pure presentato entro il mese di dicembre di ciascun anno successivo a quello nel quale fu approvata la liquidazione dell'assegno. Tale certificato dovrà essere però di data non anteriore al 1° novembre.

(3) Per i minori e per i figli interdetti l'istanza deve essere presentata dal tutore.

Gli atti di nascita, di matrimonio e di morte debbono essere legalizzati dal Presidente del Tribunale civile se rilasciati dal Municipio, o dalle Curie Vescovili se rilasciati dalle autorità parrocchiali.

Nei casi in cui venga nominato un tutore, e questi non sia l'avo paterno o materno degli orfani, e dal Consiglio di famiglia sia dispensato dal prestar cauzione, la relativa deliberazione deve essere omologata dal Tribunale (art. 292 del cod. civ.).

I figli naturali, legalmente riconosciuti o dichiarati ed i figli adottivi, devono presentare i relativi documenti attestanti l'avvenuto riconoscimento e l'adozione. Altrettanto dicasi per i figli legittimati quando la loro legittimazione non risulti dall'atto di matrimonio dei genitori.

N. B. — I documenti di cui la presente distinta non occorrono allorchè siano già stati presentati per il conseguimento di assegno a carico del fondo pensioni e viceversa non dovranno più presentarsi per il conseguimento di quest'ulimo assegno quando siano già stati prodotti alla Opera di Previdenza.

SENTENZE

Dazi comunali di consumo - Esenzione dei materiali destinati alle ferrovie.

Gli articoli 6 *e* 20 *del testo unico della legge daziaria* 7 *maggio* 1908, *n.* 248, *contengono bensì due distinte ragioni di esenzione, l'una per finzione di extraterritorialità, l'altra per destinazione; ma questa comprende solo i materiali destinati alla costruzione ed al limitato esercizio di stazioni e linee non ancora completamente costruite, e che, non essendo ancora nè stazioni nè linee, non possono godere del privilegio di extraterritorialità attribuito dall'art.* 6 *alle sole stazioni e dipendenze. Non si applica perciò agli Uffici non collegati colle stazioni, siccome avverte l'art.* 76 *del regolamento* 17 *giugno* 1909, *n.* 455 (1).

CASSAZIONE ROMA, Sezioni Unite — Sentenza 25 giugno-10 agosto 1918 (*P. P.* Mortara; *Est.* Formica; *P. M.* Pasquinangeli - *concl. conf.*) — Ferrovie Stato *contro* Comune di Pisa.

Omissis.

Considera in diritto:

L'esenzione dal dazio per tutto ciò che è destinato all'azienda ferroviaria, e quindi anche per i generi tutti destinati ad uffici

(1) Analogamente la Corte pronunciò con sentenza di pari data in causa ferrovie dello Stato contro il Comune di Firenze. E con tali decisioni prese dalla Suprema Corte di Roma nell'esercizio della competenza speciale in materia di imposte, attribuitale dalla legge 23 dicembre 1875, n. 2852, e riaffermata nella specie dalle S. U. con sentenza 24 novembre 1917 (Giurispr. ital. 1918, I, 1, 52) viene ripudiata la tesi contraria accolta per un decennio dalla prevalente giurisprudenza, e sanzionata dalla stessa Corte colla sentenza, perfettamente opposta, pronunciata il 12 maggio 1917, e pubblicata nel Bollettino 1917, IV, 158.

e stabilimenti non compresi nei recinti delle stazioni, linee ferroviarie, loro dipendenze, e quindi non considerate fuori cinta a norma dell'art. 6 del testo unico 7 maggio 1908, n. 248, delle leggi daziarie, viene dall'Amministrazione delle ferrovie di Stato invocata esclusivamente in base all'art. 20 del testo unico. Questo articolo, il cui legame coll'art. 6 emergeva meglio nella legge 6 luglio 1905, n. 323, dove le due disposizioni formavano due articoli successivi (25 e 26), e meglio ancora nella legge 27 aprile 1885 sulle convenzioni ferroviarie, dove apparvero per la prima volta come due parti dell'unico articolo 15, dispone:

« I Comuni non possono imporre alcun dazio di consumo sopra i materiali e sopra tutto ciò che è destinato alla costruzione e all'esercizio delle strade ferrate, poste nel loro territorio ».

Alla norma così espressa l'Amministrazione delle ferrovie, come già questa Corte in una precedente sentenza, dà l'ampia ferroviaria, una esenzione *ratione destinationis,* o meglio ancora *ratione personæ,* che deduce così dall'espressione « Esercizio di strade ferrate » comprendente tutta l'attività amministrativa e tecnica dell'azienda, come sopratutto dalla necessità di coordinare coll'art. 6 l'art. 20, che rimarrebbe un'inutile duplicazione, quando l'esenzione si limitasse ai generi destinati alle stazioni, linee, e dipendenze, già esenti dal dazio per la finzione della estraterritorialità, stabilita dall'art. 6.

D'altra parte il Comune resistente fa appello così al senso della legge fatto palese dal proprio significato delle parole, secondo la connessione di esse, come sopratutto all'intenzione del legislatore, risultante dai lavori preparatorii della legge del 1885, nella quale la norma, non esistente nel progetto, fu introdotta dalla Commissione parlamentare, e, secondo allora si disse, allo scopo di schiarimento della successiva disposizione, affermante l'extraterritorialità delle stazioni, che esisteva già nei contratti stipulati colle Società.

Secondo questa tesi l'art. 20 stabilisce un'esenzione limitata ai materiali destinati alla costruzione ed all' esercizio del solo tratto di strada ferrata, o linea ferroviaria, compreso nel territorio di ogni Comune. Questa portata della norma, risultando dal suo significato letterale e logico non può essere ampliata per coordi-

narla all'altra dell'extraterritorialità. AAd ogni modo l'art. 20, pur così interpretato, non sarebbe un'inutile ripetizione dell'art. 6, poichè avrebbe sempre per effetto di esentare dal dazio i generi che vi siano soggetti per l'art. 14 del testo unico, anche se consumati nei Comuni aperti o nelle porzioni di Comune chiuso, considerate come aperte.

Sul dibattito posto in tali termini non può esercitare alcuna influenza l'art. 76 del regolamento generale daziario, che nel capoverso dispone:

« Nei Comuni chiusi l'impiego od il consumo dei generi esenti, deve seguire esclusivamente nelle località considerate fuori cinta, a termini del successivo art. 85 ».

Fu affermato bensì che quest'articolo basta per risolvere la questione, poichè la sua costituzionalità, se anche avesse modificato la legge, deriverebbe dalla emanazione in base a delegazione legislativa. Ma la facoltà di dare le norme occorrenti per l'applicazione della legge conferita al Governo con l'art. 27 della legge, 6 luglio 1905, n. 323, non poteva riferirsi che al coordinamento delle nuove norme emanate dalla legge speciale sul consolidamento, revisione e riscossione dei canoni daziarii colle norme date sull'identica materia dalle precedenti leggi. Non è quindi lecito dedurre da quella facoltà l'esistenza di una delega legislativa, che si sarebbe estesa alla modificazione di norme contenute nella stessa legge, colla quale si conferiva la delega.

Pertanto la questione, che di fronte alle contradditorie soluzioni merita di essere riesaminata con attenta indagine, deve essere risoluta, necessariamente ed unicamente, in base alla interpretazione dell'art. 20, la quale permetterà di stabilire la portata della disposizione regolamentare, e potrà rendere inutile che si discutano i motivi del ricorso coi quali sono prospettati difetti di motivazione, non influenti sulla risoluzione della questione di solo diritto.

La limitazione imposta coll' art. 20 della legge ai Comuni, quanto alla potestà di imposizione del dazio, si estende unicamente a « ciò che è destinato alla costruzione e all'esercizio delle strade ferrate poste nel loro territorio ».

L'ampiezza dell'esenzione, pur potendo variare, secondo la

maggiore o minore quantità di generi classificati tra i materiali di costruzione e di esercizio, riceve però una limitazione dalle stesse parole della legge, le quali non contengono certamente l'assoluta e chiara affermazione della completa esenzione dal dazio di tutte le cose destinate all'azienda ferroviaria. Anzi, se si considera che l'esenzione è disposta congiuntamente per il materiale di *costruzione* e di *esercizio* delle strade ferrate, e che la costruzione si riferisce necessariamente alle sole strade o linee, materialmente intese, essendo assurdo parlare di costruzione di azienda, se ne dovrà dedurre, per ragioni di logica sintattica, che anche l'esercizio si riferisca alle linee, non potendo due parole, usate congiuntamente e nello stesso periodo, dare al loro comune e necessario attributo un doppio o diverso significato. D'altronde la legge specifica ancora che le strade ferrate, sulle quali vieta ai Comuni l'imposizione del dazio, debbono essere « *poste nel loro territorio* », confermando con l'aggettivo *poste,* che esprime la materiale esistenza nel determinato luogo, come di strade ferrate abbia inteso parlare nel detto senso materiale di linee ferroviarie, e non nel senso figurato di azienda ferroviaria, ovvero di ferrovie, secondo la parola più comunemente usata.

Di quest'ultimo inciso non si dà una soddisfacente spiegazione quando si afferma che esso sta semplicemente a significare che la esenzione *ratione destinationis* non comporta limitazioni territoriali. Una simile limitazione necessaria della podestà d'imporre attribuita ai Comuni non aveva bisogno di essere espressa e non si può certo affermare sia stata espressa nell'art. 20, nel quale il territorio non sta ad indicare il limite nello spazio della podestà d'imporre, ma a delimitare, o meglio, a specificare gli oggetti esentati dal tributo, che non sono i materiali di tutte le strade ferrate, ma delle sole strade ferrate « poste nel territorio del Comune ».

Pertanto il significato comune delle parole, e sopratutto la loro connessione logica, porta già ad attribuire alla norma la portata di una esenzione limitata a ciò che è destinato alla costruzione ed all'esercizio delle sole linee ferroviarie poste nel territorio del Comune. Non basta però, per stabilire l'esatto senso della legge, considerarla isolatamente e nell'attuale suo testo, ma è ne-

cessario ricorrere alla legge di approvazione delle Convenzioni ferroviarie, nella quale apparve per la prima volta, per determinare il processo di formazione della norma, mercè il quale riuscirà più facile intendere il significato, che le parole usate dovevano necessariamente avere in quel momento, in quella legge, per i rapoprti che la legge si proponeva di regolare, e conseguentemente infine la posizione della norma di fronte all'altra, contenuta nello stesso articolo, affermante la finzione dell'extraterritorialità delle stazioni, linee e dipendenze.

La legge 27 aprile 1885, per lo scopo al quale mirava, di approvare i tre contratti stipulati dal Governo con le Società, mentre doveva contenere e conteneva effettivamente le sole disposizioni necessarie per integrare, colla podestà spettante al legislatore, le singole clausole contrattuali, doveva anche usare per necessità logica lo stesso linguaggio tecnico usato nei contratti e negli annessi capitolati. Fra le disposizioni che dovevano trovar posto nella legge stavano certamente quelle relative alle esenzioni dai tributi, e particolarmente quindi la dichiarazione di extraterritorialità delle stazioni e linee, che nei tre contratti figurava sotto gli articoli 39, 44 e 36.

Infatti nelle vive discussioni, alle quali diede luogo avanti la Camera dei deputati il 27 gennaio 1885, l'approvazione di questi articoli, l'inclusione della norma nel contratto, fu soggetta all'appunto di incostituzionalità. Ma il ministro Magliani potè ribattere questa censura, osservando che nell'art. 12 del disegno di legge (divenuto poi 15) si leggevano le identiche disposizioni riportate nell'art. 39 del contratto con la Mediterranea.

In realtà l'art. 15 conteneva già, nella formula proposta dalla Commissione parlamentare, una disposizione non esistente nei contratti, e cioè quella del primo comma, divenuto con la legge 6 luglio 1905 l'attuale art.20. L'affermazione del ministro di una completa identità tra clausola contrattuale e norma di legge poteva quindi esser facilmente dimostrata inesatta. L'inesattezza però non fu rilevata da alcuno, nè in quella seduta nè nella successiva seduta del 4 marzo, in cui si discusse ed approvò l'art. 15 della legge. Già nella Relazione della Commissione parlamentare, proponente del primo comma, si era dichiarato (capo XIII) che il mini-

stro, a seguito di analogo quesito propostogli dalla Commissione, dopo aver rammentato come la esclusione delle ferrovie e delle stazioni dalle citte daziarie fosse stata già ammessa con istruzioni ministeriali e non potesse dar luogo ad abusi per il diritto di vigilanza spettante al Governo ed ai Comuni nell'interno delle stazioni, aveva conchiuso:

« consentendo che a maggior garenzia l'articolo fosse modificato come apparisce attualmente ».

A questa unica spiegazione dell'aggiunta del primo comma, data dall' autrice della proposta, poco aggiunse la discussione avanti la Camera dei deputati, che si svolse unicamente sull'applicabilità della norma così espressa alle sole tre reti concesse, ovvero a tutte le strade ferrate del Regno. Ai dubbi sollevati in proposito dall'on. Lugli, che proponeva perciò di aggiungere alle parole « *strade ferrate* » le altre « *del Regno* », il ministro Genala rispose che il dubbio non era fondato, poichè l'articolo era generale, non convenzionale. Disse però testualmente: «Aggiungo di più che questo non è che uno schiarimento, che si estende al disegno di legge « perchè è sorto il dubbio che i Comuni possano imporre dazi di « consumo sopra le rotaie e perfino sul carbone fossile, che la locomotiva consuma quando traversa il loro territorio, e via dicendo. Benchè il fatto non sia mai avvenuto e quest'imposta non « sia stata mai pagata, pure, se il dubbio poteva sorgere, ora è « tolto dall'art. 15, *che riguarda tutte le strade ferrate del Regno,* « tanto quelle del cui esercizio si tratta nel presente disegno di « legge, quanto le altre, come per esempio quelle della Sardegna e « quelle Venete, perchè, ripeto, questo articolo è generale ».

Dopo queste spiegazioni l'articolo venne senz'altro approvato. E fu approvato nello stesso testo dal Senato, il cui relatore, onorevole Saracco, pur distinguendo le due disposizioni del primo e del secondo comma dell'art. 15 col ripeterne però semplicemente il testuale tenore, si limitò ad esprimere il dubbio che l'immunità accordata alle stazioni si potesse facilmente convertire in danno dei Comuni, ai quali venivav già sottratta una parte delle loro rendite, ed a rilevare l'assicurazione avuta dal Ministero di disposizioni regolamentari, chiare assolute e precise che mettessero i Comuni al coperto dal pericolo di frodi.

Il carattere di semplice schiarimento, od almeno di limitata portata, attribuito concordemente alla norma contenuta nel primo comma dell'art. 15 durante i lavori preparatori, non può pertanto essere negato.

E non viene in sostanza negato dalla difesa delle Ferrovie, la quale osserva soltanto che si volle allora dal Governo per ragioni politiche dissimulare la disposizione scritta a favore delle Società. Certamente se il primo comma contenesse veramente una esenzione generale a favore delle aziende di tutte le ferrovie, l'osservazione potrebbe portare a negare il valore di interpretazioni esposte durante i lavori preparatori, non corrispondenti alla volontà del legislatore, espressa obbiettivamente nel testo della legge. Ma nel caso attuale il testo del primo comma non conteneva una esenzione generale a favore delle aziende ferroviarie, bensì a favore di determinate cose, la cui precisa natura già appariva dai contratti e dagli annessi capitolati, ai quali la legge necessariamente si riferiva.

Per *esercizio* s'intende anche, ed anzi più comunemente, tutta l'attività dell'azienda diretta a far funzionare il complesso meccanismo dei servizi ferroviari; ed in questo senso si parla di esercizio privato, di esercizio di Stato, di concessione di esercizio nella stessa legge del 1885 (art. 1).

Ma il significato della parola riceve già una limitazione necessaria allorquando viene applicata a determinate linee o tratti di linee, come nella specie, nel qual caso designa la sola attività necessaria per il funzionamento della linea (art. 13 del contratto colla Mediterranea; 3, 4, 5, 9 e 22 dell'annesso capitolato).

Questo significato acquista poi un particolare rilievo, e risulta anche più ristretto, quando di esercizio si parla a proposito del materiale destinato all'esercizio di determinate linee. La legge all'art. 2, il contratto agli articoli 10 e 11 ed il capitolato agli articoli 12, 13 e 18 contengono la distinzione del materiale in *tre classi*, cioè materiale rotabile, materiale di esercizio, ed approvvigionamenti. Basta questo semplice rilievo per dimostrare come allorquando si parla di materiale destinato all'esercizio di strade ferrate non si intenda comprendere intanto nè il materiale da costru-

zione, già contemplato espressamente, nè il materiale rotabile e gli approvvigionamenti, che formano due classi diverse, e che pur servono all'esercizio nel più largo senso suindicato. In un documento venuto alla luce molti anni dopo, ma che ha pure un grande valore esegetico per l'interpretazione delle convenzioni, e cioè nella *Relazione della Reale Commissione per lo studio di proposte intorno all'ordinamento delle strade ferrate,* presentato nell'anno 1903, i significati delle tre espressioni sono indicati, e particolarmente si legge (pag. 170): « Sotto il nome di materiale di esercizio si comprende una grande varietà e molteplicità di oggetti, alcuni di notevole valore ed importanza, quali i meccanismi delle Officine, le grù trasportabili, le locomobili, le pompe a vapore, ecc., altri di minor valore, quali il mobilio degli uffici e delle stazioni, gli attrezzi e gli utensili della via, delle stazioni, delle officine, gli scaldapiedi, i copertoni da scalo e da carri merci, e simili ».

Da questa enumerazione si rileva che il materiale di esercizio, pur potendo comprendere mobili di uffici e stazioni, cioè di uffici i quali siano collegati colle stazioni, non comprende affatto gli oggetti destinati agli uffici unicamente amministrativi, e specialmente gli oggetti di cancelleria, ed i materiali per il riscaldamento di tali uffici, sui quali venne nel caso attuale pagato il dazio.

Infine anche l'espressione « *strade ferrate* » nei vari articoli della legge, non è usata sempre nel senso generico di Amministrazione ferroviaria, ma anche nel senso specifico di materiale di linea ferroviaria, comprendente tutti gli accessori, come stazioni, dipendenze, ed in questo senso si parla di *strade ferrate* costituenti la rete mediterranea all'art. 1, di costruzione di tutta o parte di una strada ferrata all'art. 11.

Pertanto la norma contenuta nel primo comma dello art. 15, interpretata in base al significato tecnico delle parole, quale risultava dai contratti e dai capitolati ed in base alla connessione delle parole tutte contenute nell'unico periodo, doveva portare a limitare l'esenzione ai soli materiali destinat a costruire ed a far funzionare il tratto di linea ferroviaria corrente nel territorio del Comune.

L'esenzione veniva così ad avere una portata talmente ri-

stretta da poter apparire, ad un primo esame anche inutile e da giustificare il carattere di schiarimento ad essa attribuito concordemente dai suoi autori, ma non era tuttavia nè una duplicazione nè uno schiarimento, che sarebbe illogico quando si applica ad una disposizione che precede quella chiarita.

Anzitutto dai lavori preparatori risulta già una prima ragione d'essere della norma, e cioè la necessità di un precetto imperativo rivolto a tutti i Comuni e per tutte le Ferrovie del Regno, precetto che non poteva essere espresso colla semplice formula della esclusione delle stazioni e linee dalla cinta daziaria dei soli comuni chiusi, la quale perla stessa sua natura di finzione giuridica, poteva dar luogo a dubbi d'interpretazione.

Ma, prescindendo da questo suo carattere, apparente anche dalla forma imperativa — la disposizione conteneva veramente una esenzione *ratione destinationis* espressa coll'uso della parola propria e quindi diversa dalla finzione della extraterritorialità. Veniva, cioè, ad esentare dal dazio in modo assoluto ed in tutti i comuni i materiali destinati alla costruzione ed al limitato esercizio di stazioni e linee non ancora completamente costruite, e che, non essendo ancora nè stazioni, nè linee, non avrebbero potuto godere del privilegio della estraterritorialità, attribuito dal capoverso alle sole stazioni, linee e dipendenze. La norma aveva quindi uno scopo, non certo inutile, in momenti nei quali ferveva l'attività per la costruzione di nuove linee, e poteva assumere la forma appropriata di una disposizione generale non riproducente una clausola contrattuale applicabile quindi così alle Società, nei riguardi delle quali la costruzione costituiva una attività dipendente da speciali e singole concessioni, come ad ogni altro ente o privato cui lo Stato avesse creduto di affidare la costruzione di linee ferroviarie.

Era infine un precetto che si rivolgeva tanto ai Comuni chiusi, che restavano così tenuti a concedere il passaggio in transito ai materiali esentati, quanto ai Comuni aperti; e se nello stato della legislazione daziaria dell'epoca non aveva alcuna importanza per questi ultimi, costretti ad imporre non sul consumo, ma sulla sola minuta vendita, appariva pur sempre come un divieto anche

per l'avvenire e di fronte ad un diverso sistema di esazione del dazio nei comuni aperti.

Il diritto al passaggio in transito attraverso la cinta dei comuni chiusi dei materiali destinati alla costruzione ed all'esercizio delle strade ferrate, venne infatti dichiarato espressamente dall'art. 3 del regolamento 9 agosto 1886, n. 403 emanato per la delega fatta al Governo, con l'ultimo capoverso dell'art. 15, di determinare le dipendenze delle stazioni e regolare la sorveglianza sul dazio consumo. Nè il regolamento affermò una maggiore portata dell'esenzione stabilita dall'art. 5.

L'efficacia limitata venne del resto riconosciuta, almeno tacitamente, dalle Società, le quali durante la loro vita non affermarono mai, almeno esplicitamente, di avere diritto a quell'esenzione illimitata, a favore delle loro aziende, che venne poi invocata dalle Ferrovie dello Stato. A così grave argomento non costituisce certo idonea risposta l'affermata minore importanza, per le Società, di una esenzione, che pur si sostiene essere stata da loro ardentemente desiderata e perciò introdotta quasi di soppiatto nella legge.

L'avvenimento che nel 1885 era soltanto possibile, e perciò prevedibile, si verificò realmente, poichè nell'art. 9 della legge 23 gennaio 1902, n. 25, alleg. *A*, si trasformò il sistema di percezione di dazi nei comuni aperti e nelle porzioni dei comuni chiusi, considerate come comuni aperti, ammettendo che per certi generi, e cioè foraggi, materiale da costruzione, gaz-luce ed energia elettrica, si potesse riscuotere sul semplice consumo.

L'esenzione accordata dalla prima parte dell'art. 15 veniva così ad acquistare una notevole portata, alla quale non provvedeva certamente la finzione dell'extraterritorialità, ed infatti le Società invocarono per la prima volta l'applicazione di quella norma contro la pretesa dei Comuni di imporre il dazio sul consumo di gaz e di energia elettrica nelle stazioni. Ma la norma poteva essere anche compresa in una nuova sistemazione delle leggi daziarie, dove la sua ragione di essere sarebbe apparsa chiaramente non solo sotto gli accennati aspetti, non tutti evidenti e non tutti praticamente utili, ma anche sotto l'aspetto pratico di un'esenzione per generi, che vi sarebbero stati altrimenti soggetti.

Infatti nella legge daziaria del 6 luglio 1905, n. 323, pubblicata nei primi giorni dell'esercizio di Stato delle Ferrovie, l'art. 15 della legge 1885, non soltanto venne ripetuto, ma diviso in due articoli, il 25 ed il 26, riproducenti rispettivamente il primo e il secondo comma; e gli scopi diversi delle due norme poterono essere giustamente messi in luce nella Relazione del Ministro proponente, il quale però dichiarava che « la disposizione riproduceva i concetti di quella precedente ». Si afferma che fu un errore del Ministro aver ritenuta cessata la efficacia della norma contenuta nell'art. 15 della legge del 1885, che non scadeva per la scadenza delle convenzioni; ma l'esattezza dell'osservazione non menoma punto l'importanza della riproduzione in quel momento. Essa impone pur sempre all'interprete di considerarla come informata agli stessi concetti della legge precedente, tenendo presente che fu emanata nel 1905 e coordinata quindi alla legislazione daziaria vigente in questo anno, che ammetteva la riscossione del dazio sul semplice consumo anche in regime di Comune aperto.

Cade così l'essenziale ed anzi l'unico vero argomento, sul quale si fonda la tesi dell'esenzione assoluta a favore dell'azienda, e le due norme appaiono oggi informate a concetti diversi: l'art. 6, cioè, ad una finzione di extraterritorialità, che doveva essere e fu logicamente scritta nel testo unico tra le disposizioni dirette a regolare la distinzione tra comuni chiusi e aperti; l'art. 20 ad una esenzione di determinati generi, necessari per costruire i tratti di linee ferroviarie compresi nel territorio del Comune o per far correre in quei tratti i treni, che doveva trovare posto nel titolo relativo alle esenzioni.

La prima esenzione è, cioè, dettata *ratione loci,* la seconda *ratione destinationis;* ma da questa affermazione, corrispondente al testo delle disposizioni relative, non è lecito dedurre l'illimitata estensione della seconda in contraddizione patente col suo chiaro e logico significato, che non si può certo interpretare estensivamente, nè invocando una pretesa volontà del legislatore, manifestatasi anzi recisamente contraria alla concessione di ogni eccessivo privilegio alle aziende ferrovarie in danno dei comuni, nè affermando una necessità di coordinamento con altra norma, che

non contraddice, ma sta armonicamente nel sistema della legge per il raggiungmento di uno scopo diverso.

L'art. 76 del regolamento daziario, secondo questa interpretazione della legge, col disporre che nei comuni chiusi l'impiego ed il consumo dei generi esenti debba seguire esclusivamente nelle località considerate fuori cinta, ha semplicemente data una regola di applicazione, che sta a garantire l'esatta osservanza della legge, la quale volle appunto limtatia l'esenzione ai generi destinati alle linee ferroviarie, comprese nel territorio del Comune, cioè a località considerate fuori cinta, non volle creare privilegi a favore dell'azienda.

Le mutate condizioni dell'esercizio ferroviario, come hanno lasciata immutata la norma, così non hanno creata la necessità dell'invocata sua interpretazione estensiva, che costituirebbe anzi una palese violazione del principio costituzionale di eguaglianza tributaria.

A questo principio s'informa del resto anche la vigente legislazione daziaria, la quale ha bensì disposto esenzioni per speciali generi destinati a determinate amministrazioni governative, ma a favore di nessuna, se anche creata per il raggiungimento dei fini più essenziali all'esistenza stessa dello Stato, ha dettata una esenzione completa, quale invoca l' Amministrazione delle Ferrovie dello Stato.

Per questi motivi rigetta, ecc.

ANNO XI - N. 44

31 OTTOBRE 1918

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

Parte prima. — Leggi e decreti:

Parte seconda. — Ordini generali, Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata*:

Roma, ottobre 1918 — Tip. Nazionale Bertero di G. Guadagnini e C.

DECRETO-LEGGE LUOGOTENENZIALE 4 *agosto* 1918, *n.* 1481, *che sostituisce l'art.* 156 *del testo unico delle leggi emanate in conseguenza del terremoto del* 28 *dicembre* 1908, *approvato con decreto Luogotenenziale* 19 *agosto* 1917, *n.* 1399, *relativamente alla concessione di aree nella zona industriale di Messina* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;
Vista la legge 11 luglio 1913, n. 1039;
Visto l'articolo 2 del testo unico delle leggi emanate in conseguenza del terremoto del 28 dicembre 1908, approvato con decreto Luogotenenziale 19 agosto 1917, n. 1399;
Udito il Consiglio dei ministri;
Sulla proposta del ministro segretario di Stato per i lavori pubblici, di concerto col presidente del Consiglio dei ministri, ministro segretario di Stato per l'interno, e coi ministri segretari di Stato per il tesoro, per le finanze, per l'agricoltura e per l'industria, commercio e lavoro;
Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

L'art. 156 del testo unico delle leggi approvato con decreto Luogotenenziale 19 agosto 1917, n. 1399, resta abrogato e ad esso viene sostituito il seguente:

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 24 ottobre 1918, n. 251.

« Per le aree concesse anteriormente al 7 settembre 1915 nella parte della zona industriale di Messina riservata all'industria agrumaria, il vincolo della destinazione a scopo industriale cesserà dopo 15 anni dalla concessione, salva all'Unione edilizia nazionale la facoltà di cui al precedente art. 147, ultimo comma.

« Allo scadere del vincolo cesseranno i benefici accordati dalla legge ai concessionari di aree nella zona industriale ».

Art. 2.

Il presente decreto avrà effetto dal giorno della sua pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale* del Regno e sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 4 agosto 1918.

TOMASO DI SAVOIA.

ORLANDO — DARI — NITTI — MEDA — MILIANI — CIUFFELLI.

Visto, *Il Guardasigilli*: SACCHI.

DECRETO LUOGOTENENZIALE 12 *settembre* 1918, *n.* 1551, *che reca una aggiunta all'art.* 742, *relativamente alla franchigia accordata alla introduzione del materiale occorrente per la costruzione dei piroscafi in legno adibiti esclusivamente al trasporto di merci* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

Vista la legge 13 luglio 1911, n. 745;

Visti i nostri decreti legge 10 agosto 1916, n. 1031 e 6 maggio 1917, n. 783 e 9 maggio 1918, n. 742;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del ministro per i trasporti marittimi e ferroviari di concerto coi ministri del tesoro, delle finanze e della marina;

Abbiamo decretato e decretiamo:

All'art. 4 del decreto-legge Luogotenenziale 9 maggio 1918, n. 742, è aggiunto il seguente comma:

« La stessa franchigia è accordata per l'introduzione dall'estero degli apparati motori delle caldaie e degli apparecchi ausiliari oppure del materiale occorrente per la loro costruzione nello Stato ».

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 12 settembre 1918.

TOMASO DI SAVOIA.

ORLANDO — VILLA — NITTI — MEDA — DEL BONO.

Visto, *Il guardasigilli*: SACCHI.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 28 ottobre 1918, n. 254.

DECRETO LUOGOTENENZIALE 29 *settembre* 1918, *n.* 1543, *che autorizza il censimento e la requisizione di ogni sorta di materiali da imballaggio per agrumi* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

In forza dei poteri conferiti al Governo del Re dalla legge 22 maggio 1915, n. 671;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del ministro segretario di Stato per il commercio, industria e lavoro, di concerto col ministro dei trasporti marittimi e ferroviari e con quello di grazia e giustizia e dei culti;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

È data facoltà al ministro del commercio di provvedere, quante volte ne riconosca l'opportunità, al censimento ed alla requisizione di ogni sorta di legname adatto alla fabbricazione di imballaggi di agrumi del fogliettame già confezionato per casse per agrumi, delle testate, dei cerchielli, ceste, chiodi, carta, spago, e in genere di quanto è necessario per il confezionamento dei suddetti imballaggi: lo stesso Ministero potrà ordinare alle fabbriche la produzione di imballaggi, o di loro elementi, in proporzione della potenzialità di esse, e con precedenza sulle consegne ai privati.

---

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 24 ottobre 1918, n. 251.

Art. 2.

Il prezzo di requisizione o di produzione, verrà stabilito dalla Commissione incaricata della requisizione, in base al prezzo di costo aumentato dell'utile industriale dell'8 %. Qualora la merce sia in mano di rivenditori, sarà liquidato il prezzo stabilito nel modo di cui sopra aggiungendo le spese di trasporto, di magazzinaggio ed assicurazione, oltre un beneficio del 5 per cento.

Art. 3.

L'assegnazione al commercio privato dei mezzi di trasporto pei sopraindicati materiali, sarà fatta dal Ministero dei trasporti secondo norme da concordarsi col Ministero del commercio.

Art. 4.

Contro i provvedimenti emessi in virtù del presente decreto, non è ammesso alcun gravame nè in via giudiziaria nè in via amministrativa, salvo il ricorso al Comitato giurisdizionale delle requisizioni e degli approvvigionamenti, di cui al decreto Luogotenenziale 21 aprile 1918, n. 583.

Art. 5.

I trasgressori saranno puniti secondo le disposizioni sancite dai decreti Luogotenenziali 6 maggio 1917, n. 740, e 18 aprile 1918, n. 497.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 29 settembre 1918.

TOMASO DI SAVOIA

ORLANDO — CIUFFELLI — VILLA — SACCHI.

Visto, *Il guardasigilli*: SACCHI.

DECRETO LUOGOTENENZIALE 3 *ottobre* 1918, *n.* 1507, *che istituisce nello stato di previsione dell'entrata per l'esercizio* 1918-19 *il capitolo n.* 121-bis *e in quello della spesa del Ministero dei trasporti marittimi e ferroviari per l'esercizio medesimo il capitolo n.* 53-bis (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

Vista la leggge 22 maggio 1915, n. 671, sul conferimento al Governo dei poteri eccezionali per la guerra;

Visto l'art. 15 del decreto Luogotenenziale 14 settembre 1918, n. 1314;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del ministro segretario di Stato per il tesoro, di concerto con quello per le armi ed i trasporti;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Nello stato di previsione dell'entrata per l'esercizio finanziario 1918-19, è istituito il capitolo n. 121-bis;

« Rimborso al tesoro mediante prelevazioni dai conti correnti gestiti dal Sottosegretariato di Stato per la propaganda all'estero e la stampa, e dai Commissariati generali per i combustibili nazionali, per la propaganda all'interno e per i carboni, dell'im-

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 23 ottobre 1918, n. 250.

porto dei compensi per lavori straordinari pagati per conto del detto Sottosegretariato e degli indicati Commissariati generali, con fondi all'uopo inscritti nei bilanci dei Ministeri del tesoro, dell'interno e dei trasporti marittimi e ferroviari (art. 15 decreto Luogotenenziale 14 settembre 1918, n. 1314), con l'assegnazione di Lire ventimila (L. 20,000).

Art. 2.

Nello stato di previsione della spesa del Ministero per i trasporti marittimi e ferroviari per l'esercizio 1918-19, è istituito il capitolo n. 53-bis: « Compensi per lavori o servizi straordinari prestati nell'interesse del Commissariato generale dei carboni (art. 15 decreto Luogotenenziale 14 settembre 1918, n. 1314) con lo stanziamento di lire ventimila (L. 20,000).

Questo decreto andrà in vigore il giorno stesso della sua pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale* del Regno.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 3 ottobre 1918.

TOMASO DI SAVOIA

ORLANDO — NITTI.

Visto, *Il Guardasigilli*: SACCHI.

ORDINANZA 24 *ottobre* 1918 *del Commissariato per i combustibili nazionali che determina i diritti fissi sui combustibili nazionali* (1).

IL COMMISSARIO GENERALE PER I COMBUSTIBILI NAZIONALI

Visti i decreti Luogotenenziali 22 febbraio 1917, n. 261 e 3 ottobre 1918, n. 1468;

ORDINA:

Art. 1.

A decorrere dal 1° novembre 1918, il diritto fisso di cui all'articolo 8 del decreto Luogotenenziale 22 febbraio 1917, n. 261, da applicarsi a carico esclusivo dei produttori, a norma del decreto Luogotenenziale 3 ottobre 1918, n. 1468, è determinato;

a) in L. 0.50 al quintale di agglomerati, a chiunque venduto o direttamente utilizzato, nella cui composizione entrino in tutto od in parte combustibili nazionali;

b) in L. 0.50 al quintale di bitume, o di olio pesante di produzione nazionale, a chiunque venduto, o direttamente utilizzato;

c) in L. 0.50 al quintale di sansa esausta a chiunque venduta o direttamente utilizzata;

d) in L. 0.50 al quintale di coke a chiunque venduto;

e) in L. 5 alla tonnellata di lignite, torba, antracite o schisto spedita per ferrovie o per tramvia ed a chiunque diretta.

Per il trito di lignite, il diritto fisso è ridotto a L. 3 la tonnellata.

Agli esercenti delle miniere per le quali, a norma dell'ordinanza 26 maggio 1917 non fu sinora applicato il diritto fisso di cui all'art. 8, del decreto Luogotenenziale 22 febbraio 1917, n. 261, è data facoltà di aumentare di L. 1.50 i prezzi di vendita.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 26 ottobre 1918, n. 253.

Le liquidazioni sono fatte quindicinalmente dal Commissariato che ne cura la riscossione, ferme rimanendo le disposizioni dell'art. 11 dell'ordinanza 26 maggio 1917.

Art. 2.

A decorrere dal 15 novembre 1918, il diritto fisso di cui all'articolo 8 del decreto Luogotenenziale 22 febbraio 1917, n. 261, da applicarsi a carico esclusivo dei produttori a norma del decreto Luogotenenziale 3 ottobre 1918, n. 1468 è determinato in L. 0.50 a quintale di legna, di radiche, di carbone vegetale spedito per ferrovia o per tramvia a chiunque diretto.

I diritti fissi così stabiliti per la legna e per il carbone vegetale sono esatti, per conto del Commissariato dalle Amministrazioni ferroviarie e tramviarie in aggiunta alle tariffe di spedizione.

Tali diritti non si applicano alle spedizioni in conto corrente per l'esercito e per il Commissariato combustibili.

Art. 3.

Per i contratti di produzione a conto di terzi nei rapporti fra le parti agli effetti delle conseguenze economiche dell'applicazione dei diritti fissi di cui ai precedenti articoli, sono considerati produttori i committenti.

Per l'applicazione del diritto fisso sulla legna e sul carbone vegetale, non è consentito aumento nei prezzi di rivendita al minuto.

Art. 4.

Con separate disposizioni sarà stabilito a quali gazometri ed in quale misura si debba applicare il diritto fisso di cui al decreto Luogotenenziale 3 ottobre 1918, n. 1468, a decorrere dal 3 ottobre 1918.

Roma, 24 ottobre 1918.

Il Commissario generale: De Vito.

COMUNICATO

Si rende noto al personale che, dalla sottoscrizione aperta dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, a favore delle famiglie bisognose dei cittadini chiamati alle armi per la guerra e della Croce rossa, è stata prelevata, per le erogazioni relative al mese di ottobre 1918, la somma di L. 138,000, di cui L. 46,000, e cioè il terzo, sono state assegnate al signor presidente del Comitato centrale dell'Associazione italiana per la Croce rossa, previa detrazione di L. 2300 che si sono versate, in parti uguali, al Comitato Nazionale ferrovieri per gli indumenti di lana ai soldati e al Comitato per i prigionieri di guerra; e L. 92.000, corrispondenti agli altri due terzi, sono state assegnate ai signori prefetti del Regno, proporzionalmente alle popolazioni delle Provincie, perchè provvedano a distribuirle fra i singoli Comitati locali seguendo analogo criterio.

Complessivamente è stata pertanto erogata, per il periodo dal luglio 1915 all'ottobre 1918, la somma di L. 4,332,000.

Ordine di servizio N. 117. (P.).

Rappresentanza del personale.

In seguito al decesso del Delegato della 27ª categoria per la circoscrizione di Venezia, Capo stazione di 3ª classe, sig. Trevi Attilio, si stabilisce, in applicazione dell'art. 24 ultimo capoverso del Regolamento approvato con decreto ministeriale del 20 maggio 1911, che gli agenti della categoria 27ª appartenenti alla circoscrizione di Venezia, per comunicare col proprio Rappresentante, abbiano a rivolgersi al Delegato della finitima circoscrizione di Bologna, sig. Chiantore Umberto, Capo stazione di 3ª classe presso la stazione di Riola.

Ordine di servizio N. 118. (M.)

Estensione di servizio nello scalo di Genova P. C. Calate (Calate Boccardo).

(Vedi ordine di servizio n. 34-1917).

A datare dal 28 ottobre 1918 lo Scalo di Genova P. C. Calate (Calate Boccardo) già ammesso a ricevere trasporti a P. V. Ordinaria a carro completo non destinati all'imbarco per conto di Ditte aventi depositi o magazzini nella Calata stessa e fruenti di apposita autorizzazione, viene provvisoriamente abilitata anche al ricevimento dei trasporti a P. V. Accelerata indirizzati esclusivamente all'Ufficio Approvvigionamenti del Comune di Genova, sotto l'osservanza delle condizioni e norme di cui all'O. S. numero 34, 1917.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Ordine di servizio N. 119. (R.).

Variazioni al testo della nomenclatura dei conti dall'esercizio 1915-16

(V. ordini di servizio n. 182, 307-1915; n. 81, 133, 187-1916; n. 4, 39, 100, 155-1917; n. 88-1918)

Sono introdotte le seguenti variazioni ed aggiunte alla vigente Nomenclatura dei conti:

Pag. 26. — È istituito il seguente conto d'entrata:

102-*bis*. — Ministero delle Armi e dei Trasporti — Esercizio delle linee di navigazione per le isole del golfo di Napoli, Eolie, Egadi ed altre isole minori (bilancia col conto 131-*bis* di spesa):

A) Prodotti del traffico . . . . . part. 310-*bis*
B) Introiti fuori traffico . . . . . » 310-*ter*
C) Ricupero del disav. della gestione » 310-*quater*

Pag. 46. — Sono soppressi i sottoconti *A*), *B*) e *C*) del conto 38 di spesa (partitari 701, 702 e 703). — Resta, quindi soltanto il conto:

38. — *Gratificazioni al personale,* col partitario 701 e con l'annotazione: Art. 148 delle disposizioni sulle competenze accessorie approvato con Decreto Luogotenenziale 13 agosto 1917, num. 1393.

Pag. 51. — È soppresso il conto di spesa 69 « Contributo al Consorzio per l'industria solfifera siciliana », part. 802.

Pag. 62. — È istituito il seguente conto di spesa:

131-*bis*. — Ministero delle Armi e dei Trasporti — Esercizio delle linee di navigazione per le isole del Golfo di Napoli, Eolie, Egadi ed altre isole minori (bilancia col conto 102-*bis* d'entrata):

A) Spese d'esercizio . . . . part. 1016-*bis*
B) Erogazione dell'avanzo della gestione » 1016-*ter*

Pag. 72. — Sono modificati, come segue i seguenti conti fuori bilancio:

70 - Residui attivi dell'eserc. 1917-18, col. part. 1273
71 - » passivi » » » » 1274
72 - » attivi » 1918-19 » » 1275
73 - » passivi » » » » 1276

Pag. 74 — Il conto 102 fuori bilancio resta così modificato:

102. — Operazioni in conto scorte del R. Commissariato generale per i carboni:

A) Vendite, col partitario 1317;
B) Spese e partite varie col partitario 1317-*bis*.

Ordine di servizio N. 120. (M. L.).

Attivazione del raddoppio Exilles sulla linea Torino-Modane.

Dal giorno 10 novembre 1918 viene attivato sulla linea Torino-Modane, fra le stazioni di Chiomonte e di Salbertrand il raddoppio Exilles, dotato dei seguenti impianti:

Ufficio Movimento alla progressiva km. 63 + 070, a destra nel senso da Torino a Modane.

Binari di corsa, due compresi fra le progressive chilometri 62 + 758.40 e chilometri 63 + 287.50 e della lunghezza utile di m. 415, sulla pendenza del 30 per mille.

Binario di sicurezza della lunghezza di m. 310, diramato dal 2° binario d'incrocio, a monte della linea, con deviatoio inserito al km. 63 + 257.

Ufficio telegrafico inserito nei circuiti 4220 e 4247 con chiamata A. Q.

Segnali di protezione:

Verso Chiomonte: semaforo ad un'ala di 1ª categoria accoppiata ad un'ala di avviso, alla distanza di m. 160 dal corrispondente deviatoio estremo, preceduto a m. 758 da dischetto a due luci (arancio-verde) di avviso, situato in galleria di Exilles;

semaforo ad un'ala di partenza alla distanza di m. 142 dall'asse dell'U. M.

Verso Salbertrand: semaforo ad un'ala di 1ª categoria accoppiata ad un'ala di avviso, alla distanza di m. 333 dal corrispondente deviatoio estremo, preceduto a m. 1000 da dischetto a due luci (arancio-verde) di avviso, situato in galleria di Serre de la Voûte;

semaforo ad un'ala di partenza alla distanza di m. 190 dall'asse dell'U. M.

Tutti i detti segnali sono collocati alla sinistra rispetto ai treni ai quali comandono, fatta eccezione per il semaforo di partenza dei treni pari, situato alla destra.

I deviatoi estremi sono assicurati con fermadeviatoi gemelli tipo F. S.

In conseguenza di quanto sopra, a pag. 9 della Prefazione Generale all'orario generale di servizio, dopo il nome di Este, si dovrà aggiungere: EXILLES T/2.

Ordine di servizio N. 121. (M.).

Stabilimenti raccordati con le stazioni di Milano P. Garibaldi e Milano P. Romana.

(Vedi ordini di servizio n. 115-1909 e 188-1916).

Nell'elenco delle Ditte raccordate alla stazione di Milano P. Garibaldi alle quali non sono estese le esclusioni di cui alla nota (8) in calce alla pagina 36 del « Prontuario Generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato » (edizione giugno 1914) vanno comprese le Ditte Fratelli Marchi, Ballari Afro, Municipio di Milano e la Società Anonima Docks-Milano.

Nell'elenco delle Ditte raccordate alla stazione di Milano P. Romana alle quali si riferisce la nota (9) in calce alla stessa pagina 36 del suddetto Prontuario vanno comprese le ditte: Vetreria Boschi Lusnardi e C., Società Anonima « Zinco », Società Anonima Acciaierie e Ferriere Lombarde, Società Nazionale Ferro, Metalli Carboni, Municipio di Milano Magazzino di Camporico, Tortonese Virginia, Società Generale Macchine Edili, Colombo Abramo e C., Ugo Colombo e C., Società Italiana Ossigeno e altri Gaz e la Fonderia Lombarda di ghisa e bronzo.

Analoghe aggiunte dovranno quindi essere rispettivamente fatte alle note predette (8) e (9).

Dovranno inoltre essere depennati i nomi delle Ditte seguenti:

Alla nota (8) Union des Gaz e Bonalumi e C.

Alla nota (9) Società Anonima Cristallerie e Vetrerie riunite, Carlo Carati e Giglio, Lodovico Hess, Ferriera Milano, Fratelli Roechling, Meroni Ambrogio e Giulio Tortonese.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Circolare N. 60. (V. M. T.).

Robinetti pel frenatore nelle garette di alcuni carri e manometri di controllo F. W. e R. V. C. nei bagagliai.

Si porta a conoscenza del personale interessato che è stato deciso quanto segue:

1° — smontare dall'interno dei bagagliai i manometri di controllo del freno Westinghouse e del riscaldamento a vapore;

2° — soprassedere alla sostituzione dei rubinetti del freno guasti e mancanti nelle garrette dei carri muniti di F. W. ad eccezione dei seguenti gruppi di carri nei quali i robinetti devono essere mantenuti in ordine.

— Carri delle serie Ha, He, Hg, FI, Ge.

— Carri speciali della serie V;

— Carri F specializzati per treni diretti e direttissimi (cioè quelli aventi la cassa colorata in verde);

— tutti i carri che si trovano in composizione alle tradotte militari per licenze;

3° — nel caso in cui mancasse la scorta per ripristinare o sostituire i robinetti dei carri di sui sopra, si potrà togliere il robinetto da qualche carro di altra serie.

Per cura del Servizio Veicoli verranno date a parte al personale interessato le disposizioni per la smontatura dei robinetti e dei manometri e per l'otturamento dei fori risultanti, come pure verranno impartite speciali disposizioni per l'eventuale applicazione dei robinetti, di cui fosse segnalata la mancanza, ai carri in composizione alle tradotte militari per licenze.

La chiusura dei fori dei tubi di diramazione mediante gli appositi tappi sarà sufficiente a giustificare la mancanza dei mano-

metri, e non occorrerà perciò che siano applicate ai veicoli etichette segnalanti tale mancanza; pei robinetti invece si segnalerà con apposite etichette la loro mancanza.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 7, 9, 12, 14, 15, 16, 17, 32, 35, 36, 40, 41, 42, 43, 44, 45 ed ai Controllori del materiale.

Circolare N. 61. (M. C.).

Istituzione di spacci cooperativi presso i reparti mobilitati.

L'Intendenza Generale dell'Esercito ha disposto per la costituzione presso i reparti mobilitati di *spacci cooperativi* per la vendita di generi di ristoro e di oggetti di prima necessità ai militari dei reparti stessi.

Il rifornimento di detti spacci viene fatto dalle Sezioni di sussistenza per i generi di cui esse dispongono e da appositi *magazzini* (principali o succursali) dell'*Unione Militare* per gli altri generi.

I magazzini principali dell'Unione Militare sono stati istituiti presso i Depositi centrali militari di Alessandria, Bologna, Cremona, Casale M. e Piacenza; quelli succursali sono stati istituiti presso ciascuna Armata, in località adatte.

I trasporti dei generi ed oggetti necessari per il funzionamento di detti spacci cooperativi sono a carico dell'Unione Militare dalla stazione di origine alla stazione sede dei magazzini principali costituiti presso i Depositi centrali e vengono effettuati con richieste di spedizione ordinarie e tassati colla tariffa del pubblico; però, mentre come mittente delle spedizioni dovrà sempre figurare l'Unione Militare, come destinatari dovranno invece figurare i Depositi centrali militari suddetti.

Invece i successivi trasporti dei generi ed oggetti di cui trattasi dai magazzini principali ai magazzini succursali, sono a carico esclusivo dell'Amministrazione Militare. Questi trasporti verranno effettuati in conto corrente con mod. CI-118 o CI-119 e richieste 444 da rilasciarsi dai rispettivi Depositi centrali, i quali figureranno quali mittenti delle spedizioni, mentre come destinatari figureranno i magazzini succursali dell'Unione Militare.

Mentre pertanto questi ultimi trasporti sono, a tutti gli effetti, *trasporti militari*, quelli spediti dall'Unione Militare ai Depositi centrali militari dovranno essere considerati trasporti militari *soltanto per quanto riguarda la precedenza nella fornitura dei carri e nell'inoltro.*

Per facilitare il compito dell'Unione Militare dovranno essere particolarmente curati anche i trasporti che l'Unione stessa effettua dai luoghi di acquisto ai proprii stabilimenti, dove parte delle merci vengono manipolate prima di essere spedite ai magazzini principali.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 22 *ed ai controllori del materiale.*

Il Direttore generale
R. DE CORNÈ.

Errata-corrige

Bollettino n. 39 del 26 settembre 1918. — Ordine di servizio n. 106.

Al punto *a*) pagina 12, aggiungere:

« Rimane pure abrogata — per quanto riguarda la tassazione dei bagagli, cani e velocipedi a tariffa ordinaria in servizio cumulativo con la ferrovia Brescia Iseo — la disposizione di cui il punto *l*) dell'ordine di servizio n. 184-1916 nonchè il relativo allegato num. 12 ».

Bollettino ufficiale n. 42-1918. — Circolare n. 59. A pag. 535, invece di leggere al Gruppo II: Treni TA dal 25 al 36, leggere: Treni TA dal 25 al 38.

A pagina 538 al Gruppo IV invece di leggere Treni TA dal 40 al 54, leggere Treni TA dal 49 al 54.

Bollettino ufficiale n. 43 del 24 ottobre 1918, a pagina 402 al terzo capoverso della sentenza, essendo mancata la stampa di una riga deve leggersi:

« *Alla norma così espressa l'amministrazione delle ferrovie come già questa Corte in una precedente sentenza da l'ampia portata di un'esenzione per tutto ciò che è destinato all'azienda ferroviaria, ecc.* ».

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

CONDIZIONI D'ABBONAMENTO

Per gli impiegati dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato e per gli avvocati delegati ferroviari . . . . L. **4.00**

Per le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti . . . . » **8.00**

Gli abbonamenti sono da pagarsi anticipatamente ad una stazione della rete o ad una cassa compartimentale e decorrono dal 1° gennaio di ciascun anno, non essendo ammessi per durata minore di un anno. Chi si abbona nel corso dell'anno riceve i numeri arretrati dell'annata.

La spedizione del bollettino viene fatta direttamente all'ufficio dell'abbonato pel tramite dell'ufficio compartimentale dal quale dipende. Si prega pertanto di comunicare al Servizio Segretariato ogni cambiamento di indirizzo, non assumendosi l'Amministrazione alcuna responsabilità per gli eventuali disguidi causati dalla mancanza di tale comunicazione.